

p newsletter

Ausgabe Nr. 21 | September 2013

ppp // privatisierung // projekte

C/M/S/ Hasche Sigle

Rechtsanwälte Steuerberater

F.A.Z.-INSTITUT

FÜR MANAGEMENT, MARKT- UND MEDIENINFORMATIONEN GMBH

in dieser Ausgabe:

ÖPP IM VERKEHRSSSEKTOR: Vernachlässigte Option mit großem Potential **S. 2** // **ÖPP FLEXIBLER EINSETZEN:** Ernüchterung oder neue Konstellation? **S. 3** // **INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT:** Delegation aus Afrika interessiert an ÖPP **S. 4** // **SUCCESS-STORY:** Deutschlands größte Klinik-ÖPP **S. 5** //

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

rechtzeitig zum Wahlkampf sind auch ÖPP wieder zum Thema der Parteien geworden. Bereits im letzten Jahr hat sich die SPD für einen „neuen Infrastrukturkonsens“ eingesetzt und eine differenzierte Bewertung von ÖPP gefordert. Auch für die Regierungsparteien gewinnen ÖPP an Bedeutung, wobei insbesondere Mittelstandsfreundlichkeit eingefordert wird. Bei den Grünen zeigen sich einige den Lebenszyklusmodellen gegenüber durchaus offen, was angesichts der mit ihnen verbundenen Nachhaltigkeit und der Transparenz der Gesamtkosten folgerichtig ist. Einige Grüne verfallen aber auch der Rhetorik der Linken, die PPP als Formen „neoliberaler Privatisierung“ verteufeln. Es bleibt abzuwarten, wer sich bei der Bundestagswahl durchsetzt. Davon unabhängig gibt der aktuelle P-Newsletter Anreize, sich ernsthaft mit dieser Beschaffungsalternative auseinanderzusetzen.

Eine anregende Lektüre wünscht Ihnen
Christian Scherer-Leydecker



Dr. Christian Scherer-Leydecker,
Partner, Rechtsanwalt
CMS Hasche Sigle
Kranhaus 1 | Mitte
Im Zollhafen 18
D-50678 Köln
+49 221 7716 - 116
christian.scherer-leydecker@
cms-hs.com

Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur durch ÖPP sichern

„Scheuklappen beiseitelegen“

Interview mit Dr. Volker Müller,
Hauptgeschäftsführer Unternehmerverbände Niedersachsen e.V.

? Herr Dr. Müller, derzeit ist die Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplans im Gespräch. Als Vertreter der niedersächsischen Wirtschaft haben Sie sich mit einem eigenen Konzept dazu positioniert. Darin fordern Sie, auch ÖPP als alternative Beschaffungsvariante stärker in den Blick zu nehmen. Warum?

! Leider sind die Gelder für die Verkehrsinfrastruktur rückläufig. Vor diesem Hintergrund wollen wir zum einen über Prioritäten sprechen. Neben den Häfen spielen in Niedersachsen insbesondere Autobahnprojekte eine große Rolle. Mit der A2 und der A7 haben wir die meistbefahrenen Strecken Deutschlands. Und zum anderen liegt der Gedanke nahe: Wenn die konventionelle Art des Autobahnbaus an ihre Grenzen stößt, dann muss man sich über Alternativen Gedanken machen. Und da kommen ÖPPs ins Spiel, denn sie ermöglichen es, mehr umzusetzen, als allein ausgehend von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln möglich wäre.

? Aber sehen Sie nicht die Gefahr, dass – gerade wenn die klammen Kassen zum ausschlaggebenden Motiv werden – der

Aspekt der Wirtschaftlichkeit in den Hintergrund gerät?

! Nein, denn der Staat hat stets die Möglichkeit, die Vorteile von ÖPP zu nutzen. Schauen Sie sich die geplanten Kosten im Bundesverkehrswegeplan von 2003 an! Wenn Sie das mit den tatsächlichen Kosten vergleichen, dann kommen Sie bei den niedersächsischen Projekten auf Kostensteigerungen von durchschnittlich 35 Prozent. Rund 862 Millionen Euro waren für insgesamt 22 Projekte geplant. Am Ende waren es 1,164 Milliarden Euro. In anderen Ländern waren die außerplanmäßigen Kosten teilweise noch höher. In Bayern lagen sie bei 58 Prozent. Und ÖPPs sind gerade eine Chance, sich dieser bösen Überraschungen zu entledigen. Mich ärgert, dass manche Politiker ÖPPs grundsätzlich ablehnen. Es geht nicht darum, überall auf ÖPP zu setzen, aber eben dort, wo es sinnvoll ist.

? Zum Beispiel?

! Ein wichtiges, gerade fertiggestelltes Projekt im Land Niedersachsen ist die Erneuerung der A1 von Bremen nach Hamburg. ➔

Bei diesem Projekt konnte der Zeitrahmen gegenüber den Durchschnittswerten deutlich verkürzt werden, und auch auf Kosten-seite gibt es erhebliche Vorteile. Die Qualität wird noch unter Beweis gestellt werden müssen, aber ich gehe davon aus, dass der private Partner an guter Qualität ein hohes Eigeninteresse hat. Schließlich muss er die Wartung der Strecke über viele Jahre übernehmen. Qualitative Defizite würden daher in erster Linie auf ihn selbst zurückfallen.

? Die A1 wurde als A-Modell realisiert. Der private Partner finanziert sich also über die Lkw-Maut-Einnahmen. Ihr Verband setzt sich beim Thema Straßenbau grundsätzlich für eine verstärkte Nutzerfinanzierung anstelle einer Haushaltsfinanzierung ein. Wollen Sie die Maut auch für Pkw?

! Die Pkw-Maut steht zurzeit nicht zur Debatte. Vielmehr muss zunächst ein Gesamtfinanzierungskonzept erarbeitet werden. Dort könnte dann eventuell auch eine Maut für Pkw eine Rolle spielen. Entscheidend bei der Nutzerfinanzierung ist aber in jedem Fall, dass die eingenommenen Gelder auch tatsächlich in eine Verbesserung der Infrastruktur fließen. Bei der Lkw-Maut war das leider nicht der Fall. Die Mautgelder waren eigentlich als Ergänzung für den Infrastrukturat gedacht. Tatsächlich ist dieser aber nahezu unverändert geblieben. Da wurde verlagert, anstatt die Gelder aufzustocken.

? Nun sind mit ÖPP sowohl eine Haushalts- als auch eine Nutzerfinanzierung im Straßenbau vereinbar. Dennoch scheinen die A-Modelle derzeit im Trend zu sein. Haben die

haushaltsfinanzierten V-Modelle überhaupt noch Zukunft?

! Das wird sich zeigen. Für mich ist entscheidend, dass man überhaupt erst einmal offener über konkrete Realisierungsvarianten spricht. Wir müssen den Staat motivieren, die Scheuklappen beiseitezulegen, so dass gemeinsam Lösungen für konkrete Projekte gefunden werden können.



Dr. Volker Müller
Hauptgeschäftsführer
Unternehmerverbände Niedersachsen e.V.
Schiffgraben 36
D-30175 Hannover
+49 511 8505 - 252
Volker.Mueller@uvn-online.de

ÖPP im Verkehrsinfrastruktursektor

Eine vernachlässigte Option mit großem Potential

Von Dr.-Ing. Andreas Kossak

STRASSEN, SCHIENEN UND Binnenwasserwege in der Bundesrepublik sind seit mindestens 20 Jahren latent unterfinanziert. Das gilt insbesondere für den kommunalen Sektor. Zu den bisher ungenutzten Optionen eines effizienteren und nachhaltigeren Mitteleinsatzes sowie einer schnelleren Realisierung von Maßnahmen gehört die Beschaffungsform öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP). In den Weißbüchern Verkehr der EU-Kommission wird nachdrücklich auf das Potential von ÖPP verwiesen, im Verkehrsinfrastruktursektor beträchtliche Beiträge zur Entlastung der öffentlichen Haushalte zu leisten sowie die Effizienz bei der Bereitstellung und beim Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen zu erhöhen. Die Positionen der OECD und praktisch aller Fachgremien national und international stimmen damit überein.

Gleichwohl stehen bisher in der Bundesrepublik das traditionelle Selbstverständnis der öffentlichen Verwaltungen sowie ideologische Ressentiments in der Politik einer adäquaten Positionierung öffentlich-privater Partnerschaften im Verkehrssektor im Wege. Die ablehnende Haltung wird vermeintlich bestätigt durch gelegentliche Meldungen spektakulärer Fehlschläge aus dem Ausland und die Kritik deutscher Rechnungshöfe. Letztere basiert allerdings in der Regel auf Vergleichen mit einer „idealen Welt“ der

Projekthandhabung durch die öffentliche Hand. Der Wissenschaftliche Beirat für Verkehr beim Bundesverkehrsministerium hat in seinem Gutachten von 2005 festgestellt: „Die vielzitierten Fehlschläge der privaten Finanzierung von Megaprojekten werden häufig zum Anlass genommen, die Privatfinanzierung in Zweifel zu ziehen. Ex-post-Untersuchungen ... haben ergeben, dass der Fehleinsatz von Ressourcen bei öffentlicher Finanzierung mit erheblich größerer Wahrscheinlichkeit auftritt.“

Eine aktuelle Auswertung von 214 Fernstraßenprojekten in allen Bundesländern mit einem Plankostenvolumen von 12,4 Milliarden Euro hat eine durchschnittliche Kostenüberschreitung von rund 37 Prozent erbracht; dabei sind nicht einmal die Lebenszykluskosten berücksichtigt, die im Mittelpunkt von ÖPP-Projekten stehen.

Während in Deutschland bisher lediglich zwei ÖPP-Modelle im Fernstraßensektor praktiziert werden bzw. zulässig sind, kommt weltweit seit langem eine wachsende Vielfalt von je nach Projekttyp maßgeschneiderten Finanzierungs- und Durchführungsansätzen zur Anwendung. Als Kriterium für die Sinnfälligkeit der Anwendung von ÖPP gilt international das Prinzip: „Value for Money“, also „Mehrwert für das eingesetzte Geld“.

Ein wichtiger Faktor ist die Risikoverteilung. Risikoallokationen in Ländern mit umfangreicher ÖPP-Erfahrung belegen den beträchtlichen Umfang, in dem die öffentliche Hand von Risiken entlastet wird, wenn adäquate Konstellationen praktiziert werden.

Erfolgreiche ÖPP-Vereinbarungen vereinen eine gute Balance technischer, kommerzieller und rechtlicher Komponenten. Das ist mit standardisierten Modalitäten nicht zu erreichen. Vielmehr geht es um ein Optimum von Standard und Flexibilität, basierend auf einem mit fortschreitender Erfahrung weiterentwickelten „Instrumentenkasten ÖPP“. ÖPP ist zwar keine Patentlösung für die Bewältigung der Probleme der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in der Bundesrepublik. Adäquat gehandhabt, kann damit jedoch ein maßgeblicher Beitrag zur Lösung dieser Probleme geliefert werden. Ein Verzicht auf die Nutzung dieser Option ist nicht länger vertretbar.



Dr. Andreas Kossak
Inhaber
Kossak Forschung & Beratung
Moorweg 7
D-22453 Hamburg
+49 40 553 24 - 58
DrKossak@aol.com

Klare Organisationsstrukturen für die Bundesfernstraßen!

Von Jana Sudau

DIE NUTZERFINANZIERUNG KÖNNTE der Ausgangspunkt für eine effektivere und effizientere Bereitstellung einer dauerhaft leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur sein. Dafür wäre eine umfassende Reorganisation der aktuellen Bereitstellungsstrukturen erforderlich.

Die jährlich im Bundeshaushalt veranschlagte Summe für Bundesfernstraßeninvestitionen ist seit Jahren auf einem gleichbleibenden, gemessen am geschätzten Bedarf, viel zu niedrigen Niveau. Im Jahr 2005 sollte die Einführung der Lkw-Maut für eine nachhaltige Aufstockung der Investitionen sorgen. Als erste Einnahmen aus der Lkw-Maut in die Infrastrukturinvestitionen flossen, änderte dies jedoch nichts an der gesamten Investitionshöhe, anstelle einer Gesamtaufstockung wurden die Bundesmittel entsprechend gekürzt.

Die Ausweitung der Nutzerfinanzierung wird in der Politik immer wieder als Lösungsansatz für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur diskutiert. Dabei stehen die ökonomischen Aspekte wie Finanzierungs- und Lenkungsziele häufig im Vordergrund. Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen bedeutet nach dem Äquivalenzprinzip jedoch auch, dem Nutzer bzw. dem Kunden eine leistungsfähige Infrastruktur als Gegenleistung für den bezahlten Preis zur Verfügung zu stellen. Die Infrastruktur sollte hierfür unter Berücksichtigung ökonomischer Rationalität bereitgestellt werden. Nutzerentgelte für die Bundesfernstraßen könnten die Basis für eine effektive und effiziente Bereitstellung der Bundesfernstraßen und nicht nur ein Instrument zur Generierung von Einnahmen darstellen. Die aktuelle Bereitstellungsrealität macht sich dieses Potential der Maut jedoch nicht umfassend zunutze.

Im aktuellen System finanziert der Bund, die Länder planen auf Maßnahmenebene, erhalten und betreiben, Private bauen. Es stellt sich also die zentrale Frage, ob es in dieser Konstellation überhaupt möglich ist, ein ganzheitliches, effizientes Management der Bundesfernstraßen umzusetzen. Durch Intransparenz im System entstehen Informationsasymmetrien, welche die Durchsetzung eigener Interessen der Länder überhaupt erst ermöglichen. Die Länder haben zum Beispiel

die Möglichkeit, die Mittelverwendung nach aktuellem Bedarf anzupassen. Regierung und Parlament legen über den Beschluss des Haushaltsgesetzes zwar die jährlichen Summen fest, eine Kontrollmacht über den tatsächlichen Einsatz dieser Gelder hat der Bund derzeit jedoch kaum, auch wenn er die Finanzierung der Bundesfernstraßen verantwortet.

Ein Vorschlag zur Reorganisation des Bundesfernstraßenmanagements ist die Gründung einer Managementgesellschaft, die den Bund bei der Operationalisierung seiner strategischen Pläne unterstützt. Das strategisch bedeutsame Bundesfernstraßennetz kann so an zentraler Stelle gemanagt werden, und Informationen, die für objektive

Die einfache Forderung nach „mehr Geld“ für die Verkehrsinfrastruktur ist nicht zielführend.

und effektive Entscheidungen erforderlich sind, können gebündelt werden. Diese zentrale Einheit kann die Finanzierung der geplanten Projekte sicherstellen und ein Berichtswesen aufbauen, das die Zielerreichung messbar macht.

Für effektive Investitionsentscheidungen sollten sowohl die Ziele einer zentralen Bundesverkehrswegeplanung als auch die direkten Signale der Nachfrage im Bundesfernstraßennetz berücksichtigt werden. Dies erfordert zum einen eine differenzierte Betrachtung des Netzes und zum anderen eine regelmäßig aktualisierte Netzplanung. Ein Rechnungswesen könnte Beschaffungs-, Produktions- und Nutzungsvorgänge abbilden und dadurch als Basis für einen transparenten Bereitstellungsprozess dienen. Dieses Modell sieht langfristig angelegte Programmplanungen vor, die im parlamentarischen Verfahren beschlossen und schließlich per Gesetz verabschiedet werden. Auf diesem Wege wäre sichergestellt, dass keine grundsätzliche Veränderung bezüglich der politischen Entscheidungsmacht hinsichtlich konkreter Investitionssummen vorgenommen wird.

Die Finanzierung würde über einen geschlossenen Finanzierungskreislauf über die Managementgesellschaft erfolgen. Der wesentliche Vorteil dieses Modells ist, dass die Finanzierung der Programme vollständig unabhängig von Haushaltsgesetzen, politischen Interessen sowie einer entsprechenden jährlichen Budgetplanung ist. Die Managementgesellschaft könnte das Fernstraßennetz ausschließlich unter Effizienzgesichtspunkten managen. Die Interessen des Bundes würden dadurch in den Vordergrund rücken, und die Managementgesellschaft könnte auf diesem Wege als ideales Instrument zur Umsetzung der strategischen Planungen des Bundes dienen.

Die Länder würden auf der Projektebene weiterhin ihre Verwaltungsfunktion übernehmen. Die Umsetzung der Projekte – Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb – sollte dabei möglichst unter verstärkter Einbindung von Wettbewerbsmechanismen erfolgen, so dass die verschiedenen Beschaffungsvarianten optimal eingesetzt werden können. Der Mehrwert dieser Konstellation besteht darin, dass die Länder detaillierte Daten über die konkreten Leistungen, die sie im Einzelfall erbracht haben, an die Managementgesellschaft liefern, wo sie entsprechend ausgewertet werden.

Diese Modernisierung der Aufgaben- und Verantwortungsstrukturen ist erforderlich, um ein konsistentes Informations- und Koordinationssystem aufzubauen, das die Basis für mehr Objektivität im Bereitstellungsprozess der Bundesfernstraßen sein sollte. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die einfache Forderung nach „mehr Geld“ für die Verkehrsinfrastruktur nicht zielführend ist. Nur wenn die politischen Entscheider Defizite der Infrastrukturbereitstellung endlich auch als ein strukturelles Problem ansehen, besteht die Chance, diese anzugehen und langfristig zu lösen. 



Jana Sudau
Projektmanager
HOCHTIEF PPP Solutions
Alfredstraße 236
D-45133 Essen
+49 201 824 – 1259
Jana.sudau@hochtief.de

Delegation aus Afrika informiert sich über ÖPP

Von Fred Andree

IM JUNI 2013 reisten hochrangige Gesundheits- und Finanzexperten der Südafrikanischen Entwicklungsgemeinschaft (SADC) nach Deutschland, um sich über ÖPP-Projekte im Gesundheitssektor zu informieren. Ein internationales Kontaktnetzwerk soll den Wissenstransfer auch in Zukunft fortsetzen.

Im Rahmen des „Global Business Exchange Program“ der Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) soll die Zusammenarbeit von Wirtschaft und öffentlichem Sektor auf internationaler Ebene gestärkt werden. Im Zuge dieses Programms haben die Beratungsunternehmen ANDREE CONSULT und XS AXIS Consulting eine Reise von Delegierten aus dem südlichen Afrika begleitet.

Insgesamt nahmen 14 hochrangige Teilnehmer aus den Gesundheits- und Finanzminis-

GIZ hilft bei ÖPP in Afrika

Gemeinsam mit Unternehmen und Verbänden unterstützt die GIZ die Bildung von öffentlich-privaten Partnerschaften in Entwicklungs- und Transformationsländern. Die GIZ bietet Unterstützung bei der Konzeption, der Finanzierung und der Koordination der Maßnahmen sowie bei der Vernetzung mit Entscheidungsträgern. Im Gegenzug sollen die Unternehmen dazu beitragen, entwicklungspolitische Ziele zu erreichen. Das Engagement der GIZ geht auf ein ÖPP-Programm zurück, das das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) im Jahr 1999 initiiert hat. Im Jubiläumsjahr 2009 ist die Struktur des Programms verändert worden. Seitdem läuft das Programm unter dem Namen „develoPPP.de“. In Afrika sind seit 1999 im Zuge des GIZ-Programms rund 250 ÖPP-Projekte auf den Weg gebracht worden. Bei den Kooperationen soll eine nachhaltige Entwicklung vor Ort stets im Vordergrund stehen. Besonders stark vertreten sind gesundheits- und landwirtschaftliche Projekte. Insgesamt sind im Zuge der seit 1999 realisierten ÖPP-Vorhaben private und öffentliche Mittel in Höhe von mehr als 120 Millionen Euro in die Region geflossen.

terien von Simbabwe, Tansania, Malawi, Südafrika, Lesotho, Namibia, Botswana, Sambia und von den Seychellen an der einwöchigen Reise teil. Sie tauschten sich mit Vertretern aus Deutschland über hiesige Erfahrungen mit ÖPP im Gesundheitssektor aus. Um den Ländern die Umsetzung der neugewonnenen Erkenntnisse zu erleichtern, soll ein internationales Kontaktnetzwerk für den Wissenstransfer geschaffen werden.

Das Programm für die Delegation aus dem südlichen Afrika zielte einerseits darauf ab, fachlich-theoretisches Wissen in Bezug auf ÖPP und das deutsche Gesundheitssystem zu vermitteln. Andererseits sollte auch der Praxisbezug durch den Besuch verschiedener mit ÖPP in Verbindung stehender Institutionen hergestellt werden.

Zu Beginn der Woche wurde mit einer theoretischen Einführung in ÖPP in Deutschland den Teilnehmern ein erster Überblick gegeben. Fachbeiträge von Vertretern des Bundesfinanzministeriums sowie vom Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI) und vom PPP Kompetenzzentrum Hessen vertieften die Thematik. Anschließend wurde der Fokus auf den deutschen Gesundheitssektor gelegt. Die Teilnehmer aus der SADC-Region wurden mit den Grundzügen des deutschen Gesundheitssystems vertraut gemacht und hörten dazu Fachvorträge von Vertretern des Bundesgesundheitsministeriums und der Charité – Universitätsmedizin Berlin.

Mit dem Besuch bei „Partnerschaften Deutschland“ wurden die Themen ÖPP und Gesundheitssektor schließlich zusammengeführt. Dabei wurde über vergangene und aktuelle ÖPP-Projekte in Krankenhäusern berichtet, und im Anschluss wurden sie ausführlich diskutiert.

Zum Abschluss der Reise fanden sich die Delegierten zu einem ganztägigen Diskussions- und Networkingforum zusammen, dem auch geladene Partner der deutschen Privatwirtschaft beiwohnten. Bei diesem Forum wurden die Themen „ÖPP“, „Finance“ und „Health“ intensiv beleuchtet. Impulsvorträge der Delegierten aus Lesotho, Malawi und Südafrika zu länderspezifischen Problemen eröffneten den Tag. Diese wurden von deutscher Seite durch Erfahrungsberichte von der

Deutschen Pfandbriefbank, VINCI Concessions sowie ARCADIS ergänzt. Anschließend wurden die identifizierten Themenfelder im Rahmen eines sogenannten „Exchange-Cafés“ entsprechend den jeweiligen Themenspezifikationen gezielt vertieft. Dem The-

„Es soll ein internationales Kontaktnetzwerk für den Wissenstransfer geschaffen werden.“

menbereich „Finance“ wohnten das Bundesfinanzministerium (BMF) sowie Vertreter der Pfandbriefbank und der Commerzbank bei. Der ÖPP-Themenbereich wurde von VINCI Concessions und ARCADIS begleitet, während Repräsentanten der Sana Kliniken AG und von ANDREE CONSULT den Bereich „Health“ besetzten. Die Abgesandten aus der SADC-Region hatten die Möglichkeit zu rotieren und konnten somit an allen Diskussionen teilhaben und sich austauschen. Neben der Diskussion zur möglichen Adaption gegenseitiger Erfahrungen fand auch praxisbezogener Wissensaustausch zwischen den afrikanischen und deutschen Teilnehmern statt.

Aufbauend auf die erfolgreiche erste Runde, wird im Oktober der zweite Teil des „Global Business Exchange Program“ zwischen der SADC-Region einerseits und der Bundesrepublik Deutschland andererseits stattfinden. Die geplante zweite Delegationsreise mit einer Dauer von drei Wochen wird sich an sogenannte „Practitioner“ aus dem Gesundheits-, Finanz- sowie teilweise aus dem Fach- und ÖPP-Sektor wenden. Der Fokus wird dann auf dem Implementierungsprozess von ÖPP-Vorhaben liegen. Daher werden neben der Wissensvermittlung insbesondere auch konkrete Case-Studies sowie ein umfangreiches Planspiel in das Programm integriert werden.



Fred Andree
Geschäftsführer
ANDREE CONSULT GmbH
Wilhelmstr. 26
D-53721 Siegburg
+ 49 2241 127 397 - 10
f.andree@andreeconsult.de

Hochtaunuskreis schreibt mit Deutschlands größter Klinik-ÖPP Geschichte

Von Dr. Julia Hefty

DIE KRANKENHÄUSER DER Hochtaunus-Kliniken in Bad Homburg und Usingen werden von Grund auf neu strukturiert. Im Jahr 2011 ist der 250 Millionen Euro schwere Bau von zwei neuen Kliniken an beiden Standorten vertraglich vereinbart worden. Jetzt befindet sich das größte Klinik-ÖPP-Projekt Deutschlands im Endspurt.

Schon lange war klar, dass es mit dem einstigen Kreiskrankenhaus im Hochtaunuskreis so nicht weitergehen konnte. Seit Jahrzehnten schrieb es rote Zahlen. Insgesamt hat es weit mehr als die Hälfte der Patienten aus dem Hochtaunuskreis an andere Kliniken verloren. Ein schlechter Ruf, ein schwaches Leistungsspektrum und veraltete bauliche Strukturen prägten das Bild. Aus dem einstigen Sorgenkind soll nun die modernste Klinik des Rhein-Main-Gebietes und eines der besten Krankenhäuser Deutschlands werden. Optimale Voraussetzungen für eine zukunftsweisende Medizin auf höchstem Qualitätsniveau und in einem nachhaltig und auch ökologisch stimmigen Konzept sollen gewährleistet werden. Dafür werden derzeit die Häuser an beiden Standorten komplett neu gebaut. Realisiert wird das Vorhaben als ÖPP.

Das Neubauvorhaben ist ein Pilotprojekt der Krankenhausförderung des Landes Hessen, denn erstmals sind die damals neu geschaffenen Fördermittel nach § 35a HKHG in eine alternative Beschaffungsvariante eingebunden worden. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie mit vorläufiger Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2008 haben der Hochtaunuskreis, die Hochtaunus-Kliniken gGmbH und das Land Hessen – vertreten durch das Hessische Sozialministerium – eine Fördermittelvereinbarung getroffen. Diese Vereinbarung war rechtliche Voraussetzung für die Durchführung eines ÖPP-Vergabeverfahrens und sieht eine Förderung des Projekts durch das Land in Höhe von 70 Millionen Euro vor. 2011 wurde nach umfangreichen Ausschreibungen und Auswahlverfahren der Vertrag zwischen der Hochtaunus-Kliniken gGmbH und dem privaten Partner – der Yolande Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG – unterzeichnet. Anschließend hat der hessische Sozialminister



So soll es schon bald aussehen: das neue Klinikum in Bad Homburg.

endgültig den Fördermittelbescheid erlassen. Mittlerweile stehen die Gebäude kurz vor der Fertigstellung. Mitte Oktober 2013 werden sie übergeben, voraussichtlich im Frühjahr 2014 werden die Kliniken umziehen.

Das Projekt hat Pionierarbeit geleistet und die erforderlichen Strukturen und Abläufe für eine Krankenhausförderung von ÖPP-Projekten und ähnlichen alternativen Beschaffungsmodellen im Land Hessen konkret auch für Nachahmer vorangebracht. Karsten Valentin, Leitender Baubeauftragter bei den Hochtaunus-Kliniken, ist mit der Zusammenarbeit mit dem privaten Partner vollends zufrieden. „Ich habe schon einige Klinikneue- und -umbauten geleitet, aber noch nirgendwo bin ich auf eine derartig termingetreue Zusammenarbeit gestoßen“, so Valentin. Es habe sich ausgezahlt, dass bereits im Zuge des Vergabeverfahrens detaillierte Vorgaben sowohl für die baulich-technische Ausstattung als auch für sogenannte „Service-Level-Agreements“ – also Dienstleistungsvereinbarungen in den Projektverträgen – gemacht worden sind. Diese sichern Qualitätsstandards in der Betriebsphase und regeln Abweichungen vom ausgeschriebenen Leistungsbild. Die Dienstleistungsvereinbarung gibt einerseits der Klinik Kontrollmöglichkeiten an die Hand und beschreibt detailliert den vereinbarten Leistungsumfang, die Reaktionszeit sowie die Schnelligkeit der Bearbeitung. Andererseits ist aber auch genau geregelt, wie schnell die Klinik auf fachliche Fragen des Auftragnehmers zu reagieren und

wie schnell sie bestimmte Entscheidungen zu treffen hat. Werden diese Fristen überschritten, drohen Verzugsstrafen. „Das motiviert beide Seiten der öffentlich-privaten Partnerschaft“, sagt Valentin. Das Konzept zeigt Wirkung: Der Neubau an beiden Standorten liegt finanziell und baulich im Plan.

Eine seitens der Klinik durchgeführte Betriebs- und Organisationsplanung (BO) setzt auf interdisziplinäre Zusammenarbeit und ermöglicht einen optimalen Behandlungsablauf für die Patienten. Berufsgruppenübergreifende Arbeitsgruppen, in denen sich Mitarbeiter aus den verschiedenen Fachbereichen der Kliniken zusammenfinden, begleiten den Planungsprozess und bringen ihre Expertise in die Betriebsorganisations- und Raumplanung der Neubauten ein. Die Ausrichtung auf die Notwendigkeiten der Betriebsorganisation und der Einfluss der Mitarbeiter auf die Neubaugestaltung unterscheiden diesen von vielen anderen Planungsprozessen für Krankenhausneubauten, in denen die Abläufe hinterher in die bestehende Architektur gepresst werden müssen.



Dr. Julia Hefty
Geschäftsführerin
Hochtaunus-Kliniken gGmbH
Urseler Straße 33
D-61348 Bad Homburg
+49 6172 14 - 3441
julia.hefty@hochtaunus-
kliniken.de

„Mehr auf die frühen Planungsphasen achten“

DIE VON BUNDESMINISTER Dr. Peter Ramsauer eingesetzte Reformkommission „Bau von Großprojekten“ hat nach ihrer zweiten Sitzung im Juni empfohlen, bei öffentlichen Bauprojekten den frühen Planungsphasen mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Dabei solle auf unabhängige Prüfer gesetzt werden, die zur Ermittlung des Bedarfs, aber auch zur Kontrolle der Planungsqualität und Seriosität von Kostenschätzungen einzuschalten seien. Dadurch sollten die Planungsqualität und die Kostenschätzungen schärfer kontrollierbar sein. Mitte April 2013 hatte die Reformkommission ihre Arbeit aufgenommen. Die Gruppe besteht aus über 30 Experten und Führungskräften aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik, die sich zu insgesamt sechs Sitzungen zusammenfinden sollen. Ziel der Kommission ist es, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Bauindustrie, einen effizienten Mitteleinsatz der öffentlichen Hand sowie einen verantwortungsvollen Umgang mit Steuergeldern sicherzustellen. Dazu sollen Kostenwahrheit, Kostentransparenz und Termintreue bei öffentlichen Bauprojekten gewährleistet und Lehren aus den Fehlern bisheriger Großprojekte gezogen werden. Für 2014 ist die Fertigstellung eines Abschlussberichtes geplant, der Handlungsempfehlungen für an Großbauprojekten Beteiligte geben soll. Auf dem Bericht aufbauend soll Mitte 2015

ein „Handbuch Großprojekte“ erscheinen. Der Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, Prof. Dr. Thomas Bauer, begrüßt die Arbeit der Kommission. Für Auftraggeber und Auftragnehmer sei es von beiderseitigem Vorteil, wenn Systemschwächen wie die mangelnde Abstimmung von Planen und Bauen, die unzureichende Projektvorbereitung und die Vergabe an den „Billigsten“ überwunden werden könnten. „Wir sollten dabei endlich auch unsere Vorbehalte gegenüber Partnerschaftsmodellen überwinden“, so Bauer. „Partnering- und ÖPP-Modelle haben eine faire Chance verdient.“ Umfassende partnerschaftliche Kooperationen passen besser zu den modernen Anforderungen an komplexe Bauvorhaben, so das Argument. Früher habe der Bau im Zentrum der Planung gestanden und die Technik des Gebäudes sich den Vorgaben angepasst, so Bauer. Heutzutage dagegen seien Großprojekte komplexe Systeme mit vielen Schnittstellen. 

Ausblick p-newsletter

- ÖPP und Klimawandel
- ÖPP im Dienstleistungssektor

Der nächste p-newsletter erscheint im April 2014.

Mangelnde Effizienz bei Verkehrsinfrastruktur

MITTE JULI HAT der Europäische Rechnungshof einen Sonderbericht zur Effizienz von Straßenbauprojekten in mehreren europäischen Ländern veröffentlicht, darunter Deutschland. Geprüft wurden 24 Projekte, die zusammengenommen 3 Milliarden Euro schwer sind. Der Rechnungshof stellt fest, dass es zwischen den von der EU kofinanzierten Vorhaben große Unterschiede gebe. Ein Großteil der geprüften Projekte sei durch ungenaue Verkehrsprognosen beeinträchtigt. Bei den in Deutschland geprüften Projekten waren die Kosten pro 1.000 Quadratmeter bei durchschnittlichen Gesamtkosten von knapp 290.000 Euro am niedrigsten. Für die stellvertretende Vorsitzende des ÖPP-Arbeitskreises beim Hauptverband der Deutschen Bauindustrie Dr. Marion Henschel kommt der Rechnungshofbericht zum richtigen Zeitpunkt. Alle politischen Parteien hätten inzwischen die Notwendigkeit einer effizienteren Infrastrukturpolitik erkannt. „Infrastrukturprojekte leiden auch im Straßenbau europaweit unter Kosten- und Bauzeitüberschreitungen“, so Henschel zu dem EU-Bericht. „Es ist deshalb an der Zeit, zumindest bei größeren Vorhaben neue partnerschaftliche Wege der Projektrealisierung zu beschreiten, zum Beispiel im Rahmen von Partnering-Modellen oder öffentlich-privaten Partnerschaften.“ 

Veranstaltungskalender – Oktober 2013

Termin	Titel	Thema (Auszüge)	Veranstaltungsort	Kontakt über
07. bis 09.10.2013	Expo Real 2013	16. Internationale Fachmesse für Gewerbeimmobilien und Investitionen	Neue Messe München Messegelände 81823 München	Neue Messe München Messegelände 81823 München Tel.: +49 89 94911628 Fax: +49 89 94911629 E-Mail: info@exporeal.net
17.10.2013	8. Bundeskongress ÖPP	„Besser mit Partnern – neue Modelle für Infrastrukturen“ Verleihung des Innovationspreises PPP 2013	andel's Hotel Berlin Landsberger Allee 106 10369 Berlin	Behörden Spiegel Julian Einhaus Mauerstraße 79 10117 Berlin Tel.: +49 30 55 74 12 46 julian.einhaus@behoerdenspiegel.de

Impressum

Herausgeber: CMS Hasche Sigle in Zusammenarbeit mit dem F.A.Z.-Institut; CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechtsanwälten und Steuerberatern, Lennéstraße 7, 10785 Berlin
www.cms-hs.com; p-newsletter@cms-hs.com
F.A.Z.-Institut für Management-, Markt- und Medieninformationen GmbH, Frankenallee 68 - 72, 60327 Frankfurt am Main
www.faz-institut.de; p-newsletter@faz-institut.de

Konzept und Redaktion: Dr. Christian Scherer-Leydecker, CMS Hasche Sigle, Tel. + 49 221 7716 - 116; Andreas J. Roquette, CMS Hasche Sigle, Tel. +49 30 20360 - 1501

Gestaltung, Satz, Korrektur: F.A.Z.-Institut

Druck & Verarbeitung: Boschen Druck GmbH, Frankfurt/Main
www.boschendruck.de

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

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