

PPP-Kompakt

Schwerpunktthema Juli

Monatlicher Informationsbrief für Entscheider aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung Verkehr und Infrastruktur

Juli 2008

07/2008

ppp-kompakt@rsbk.de

Editorial

Der Kreis Lippe, Sitz Detmold, 360.000 Einwohner, hat in den letzten Jahren unterschiedliche PPP-Projekte erfolgreich umgesetzt. So wurden u.a. die Abfallentsorgung in Lippe neu geregelt und auch ein großes Hochbauprojekt (Lipperlandhalle Lemgo) realisiert. Aktuell betreibt der Kreis ein Vergabeverfahren für sein gesamtes Straßennetz von rd. 450 km,



Friedel Heuwinkel, Landrat des Kreises Lippe

wobei die langjährige bauliche Erhaltungsverantwortung auf einen privaten Partner übertragen wird.

Warum? Der Kreis Lippe hat trotz knapper Mittel, entgegen dem Trend, eine geschickte Mittelallokation erreichen können, so dass die Kreisstraßen im Allgemeinen in einem ordentlichen Zustand sind. Dies soll für die nachfolgende Generation erhalten werden.

Kernbestandteil des Projektes wird daher ein langjähriger Leistungsvertrag, der die Erhaltungsverantwortung für das Straßennetz wie es liegt und steht zu festen Standards bei fester Vergütung dem privaten Partner überträgt. Dies umfasst bei voller Verantwortung des Privaten insbesondere die Planung sowie die technische und zeitliche Disposition aller Baumaßnahmen. Der Kreis wird nur die einzuhaltenden Zustands- und Qualitätsstandards und zu erreichenden Substanzwerte für das Bestandsnetz vorgeben.

Eine besondere Herausforderung ist die Integration der förderfähigen Baumaßnahmen, da die Förderung regelmäßig eine vorherige weit fortgeschrittene Planung, eine öffentliche Ausschreibung, einen konkreten Verwendungsnachweis und vielerlei weitere Formalitäten erfordert, was die Dispositionsfreiheit des Auftragnehmers einschränken könnte.

Nach Ablauf des Vertrages wird der Auftragnehmer das Netz an den Kreis zu fest definierten Qualitätsstandards zurückgeben. Schon während der Laufzeit ist durch laufende Messungen sichergestellt, dass die geschuldete Leistung erbracht wird. Das Pilotprojekt der PPP-Task Force NRW setzt damit als erstes in Deutschland für ein komplettes kommunales Straßennetz den Lebenszyklusansatz um und ist daher mit den laufenden Neubauprojekten auf der grünen Wiese im Autobahnbaubereich nicht vergleichbar.

PPP auf der Überholspur

PPP-Erfahrungen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG in Österreich

Mit Unterzeichnung des Konzessionsvertrages zwischen der ASFINAG und der Bonaventura Straßenerrichtungs-GmbH am 19. Dezember 2006 wurde, nach einem dreijährigen EU-weiten Vergabeverfahren, die erste österreichische Public Private Partnership (PPP) für Autobahnen Realität. Im Projekt PPP Ostregion – Paket 1 hat die ASFINAG einen privaten Konzessionär gesucht, der rund 51 Kilometer Autobahn und Schnellstraße plant, errichtet, finanziert und betreibt, und zwar für eine fast 33-jährige Konzessionsdauer. Nachdem nunmehr bereits beinahe die Hälfte der Bauzeit erreicht wurde, ist dies ein geeigneter Zeitpunkt, ein Resümee über die ersten Erfahrungen mit PPP zu ziehen.

Einsparungen und ausgewogene Risikoverteilung

Mit der Ausschreibung eines PPP Projekts hat die ASFINAG neue Wege in der Beschaffung beschritten, weil ein international erfolgreiches Modell erstmals als alternative Beschaffungsform für Autobahnen in Österreich angewandt wurde. Die Überlegungen dahinter waren zum einen, mögliche Einsparungspotenziale im

Bau und in der Instandhaltung durch ein großes Baulos, durch internationalen Wettbewerb sowie durch eine funktionale Ausschreibung zu realisieren, zum anderen durch eine ausgewogene Risikoverteilung auch Marktrisiko in Form des Verkehrsmengenrisikos zu übertragen. Wie das Angebot des Bestbieters gezeigt hat, konnten diese Ziele erreicht werden. Und die Bauphase? Bemerkenswert ist jedenfalls die Bauabwicklung, gilt es doch, die rund 51 Kilometer lange Konzessionsstrecke in knapp drei Jahren zu errichten, wobei dabei auch ein bergmännischer Tunnel zu errichten ist. Hier hat es der Konzessionär in relativ kurzer Zeit geschafft, die Bauabläufe für eine aus heutiger Sicht termingerechte Inbetriebnahme aufzusetzen. Wie die Erfahrungen auch gezeigt haben, ist es beiden Seiten gelungen, in kurzer Zeit ein partnerschaftliches Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem offen und in gegenseitigem Vertrauen über Probleme oder Umsetzungsfragen diskutiert wird. Hierin zeigt sich jedenfalls auch der Vorteil von PPP-Modellen, da klare vertragliche Regelungen, verbunden mit einem eindeutigen Vergütungs-

mechanismus, die Rahmenbedingungen schaffen, dass Fragestellungen inhaltlich besprochen werden können, ohne sich ewig mit der Frage "wer bezahlt" auseinandersetzen zu müssen.

Know-how Transfer

Wie sich auch gezeigt hat, muss das eigene Rollenverständnis des Konzessionsgebers kritisch hinterfragt und an die geänderten Umfeldbedingungen einer PPP angepasst werden. Dies stellt Organisationen sicherlich vor eine kritische Situation, bedeutet es doch in vielen Fällen den zumindest vermeintlichen Verlust von Kontrolle. Im Fall der PPP Ostregion – Paket 1 muss die ASFINAG Aufgaben, die sie bei einer herkömmlichen Beschaffung nicht oder nicht in der Form wahrnimmt, übernehmen, wobei im selben Augenblick andere Aufgaben in den Hintergrund treten. Dies erfordert ein Umdenken, führt jedoch, wenn dieser Schritt gelingt, dazu, dass der Weg für das gemeinsame Miteinander schon zur Hälfte beschritten ist und dass durch die geän-

derzte Sichtweise etwas Neues in die Kernaufgaben eingebracht werden kann. Denn PPP bedeutet jedenfalls auch einen Know-how Transfer, der der ASFINAG neue Impulse bringt. Mit den Erfahrungen von heute blicken wir positiv gestimmt auf den weiteren Verlauf dieses Projektes.

Mag. Volker Rux, ASFINAG



Bei dem Autobahnprojekt PPP Ostregion – Paket 1 werden 51 Kilometer Autobahn von dem privaten Partner geplant, errichtet, finanziert und betrieben. Die geschätzten Baukosten liegen bei 800 Millionen Euro, Baubeginn war 2007, die geplante Fertigstellung ist 2009/2010. Grafik: PPP-Kompakt/ASFINAG

Instandsetzung der Landesstraße 192

Schleswig-Holstein startet erstes PPP-Projekt im Landesstraßenbau

In Schleswig-Holstein wird zum ersten Mal ein Landesstraßenbauvorhaben in Öffentlich Privater Partnerschaft realisiert. Am 12. Juni 2008 gab der Finanzausschuss des Landtages aufgrund eines zu erwartenden wirtschaftlichen Vorteils dem Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (MWV) grünes Licht für das entsprechende Ausschreibungsverfahren. Das MWV hatte wegen des schlechten Zustandes des ca. 3.600 km langen Landesstraßennetzes auch die Anwendungsmöglichkeiten von PPP-Modellen bei Grundinstandsetzungen von Landesstraßen prüfen lassen. Bestandsuntersuchungen haben ergeben, dass ca. 80 Prozent der Landesstraßen einen bituminösen Aufbau von weniger als 25 cm besitzen, dies spiegelt sich auch in einem Streckennetzanteil von rd. 70 Prozent wider, der eine Zustandsnote schlechter als 3,5 hat. Im September 2007 initiierte das MWV die konzeptionelle Entwicklung eines geeigneten PPP-Modells für die Grundinstandsetzung der L 192 mit gleichzeitiger Fahrbahnverbreiterung durch die Investitionsbank SH (IB SH) in Zusammenarbeit mit dem Ing.-Büro Schüller Plan für die technische Bearbeitung. Das etwa 30 km lange Teilstück der Landesstraße 192 verläuft entlang der dänischen Grenze im Kreis Schleswig-Flensburg. Der vorläufige Wirtschaftlichkeitsvergleich für die L 192 umfasst sämtliche Kosten:

- der grundhaften Erneuerung,
 - der laufenden baulichen Unterhaltung und Erhaltung,
 - Verwaltungs-, Transaktions- und Controllingkosten,
 - Risikokosten sowie
 - Finanzierungskosten
- und wurde in zwei Stufen durchgeführt. In einem ersten Schritt wurde eine umfangreiche Kostenermittlung in Zusammenarbeit mit der Straßenbauverwaltung betrieben mit dem Ziel, eine möglichst präzise Einschätzung der langfristigen Kostensituation aus Sicht des Landes zu ermöglichen. Die aus diesem Prozess abgeleitete konventionelle Beschaffungsvariante wird als "Nullvariante" bezeichnet. Sie spiegelt die derzeitige Erhaltungsstrategie des Landes für die L 192 wieder und impliziert auch zukünftig eine nicht bedarfsorientierte sondern durch Haushaltsrestriktionen bedingte finanzmittelorientierte Erhaltungsstrategie. Auf Basis der Kostenermittlung der Nullvariante wurde dann eine rein bedarfsorientierte Erhaltungsstrategie ohne Berücksichtigung eventueller finanzieller Restriktionen abgeleitet, die gleichzeitig die qualitativen Anforderungen an ein PPP-Modell definiert. Ein Vergleich von Nullvariante und PPP-Variante führt jedoch aufgrund der unterschiedlichen Qualitätsniveaus, die diesen Varianten zugrunde liegen, zu keinem aussagekräftigen und belastbaren Ergebnis. Vor diesem Hintergrund wurde in einem zweiten Schritt anhand der für die PPP-Beschaffungsvariante erarbeiteten Erhaltungsstrate-

gie eine konventioneller Vergleichsmaßstab abgeleitet, der als sog. PSC (Public Sector Comparator) maßgeblich für den Wirtschaftlichkeitsvergleich sein soll. Im Unterschied zur Nullvariante liegen dem PSC die gleichen qualitativen Anforderungen der vorläufigen Leistungsbeschreibung der PPP-Variante in

Bezug auf die Erneuerung und langfristige Unterhaltung der L 192 zugrunde.

Das Ausschreibungsverfahren soll noch im Sommer 2008 eingeleitet werden, sodass im Jahr 2009 mit den dringend erforderlichen Arbeiten für die Grundinstandsetzung der L 192 begonnen werden kann.

Torsten Conradt, Referatsleiter "Straßenbau, Straßenbautechnik, Kommunaler Straßenbau" im Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Hella Prien, Investitionsbank Schleswig-Holstein, PPP Kompetenzzentrum Schleswig-Holstein

Eine Milliarde mehr

Wolfgang Tiefensee: "Neue Autobahnen, weniger Staus"

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat acht neue Autobahn-Projekte vorgestellt, die in den nächsten Jahren in Public Private Partnership (PPP) ausgebaut bzw. saniert werden sollen: "Wir werden im kommenden Jahr eine Milliarde Euro mehr als 2008 für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zur Verfügung haben. Diese Mittel reichen jedoch nicht aus für den notwendigen Ausbau unserer Autobahnen. Mit privatem Kapital können wir schneller bauen und gewinnen neue Perspektiven für das Straßennetz. Unsere Partner bauen moderne, sechsstreifige Strecken und erhalten sie über 30 Jahre in einem hochwertigen Zustand. Den Vorteil haben alle Autofahrer."

Für den sechsstreifigen Ausbau zweier Autobahnabschnitte wird die erforderliche Prüfung der Wirtschaftlichkeit voraussichtlich bis Jahresende abgeschlossen sein. Vorausgesetzt, die PPP-

Variante ist wirtschaftlicher als die konventionelle Bauweise, kann das Vergabeverfahren für zwei Projekte umgehend gestartet werden: A 8 Ulm - Augsburg (Bayern), A 9 Hermsdorf - Schleiz (Thüringen). Ein Baubeginn wäre dann im Jahr 2010 möglich.

Für vier weitere Ausbau-Projekte sollen – bei geprüfter Wirtschaftlichkeit – die Vergabeverfahren im Jahr 2009 oder 2010 starten. Die Grund- oder Teilsanierung zweier anderer Autobahnabschnitte soll ebenfalls mit privatem Kapital erfolgen. Die neuen Projekte haben ein Bauvolumen von insgesamt 1,5 Mrd. Euro. Nach dem Vergabeverfahren wird einem privaten Unternehmen oder Konsortium die Konzession erteilt. Bei den Ausbauprojekten verpflichtet sich der Konzessionsnehmer, die Strecke vertragsgemäß auszubauen und 30 Jahre lang zu betreiben. Neben einer möglichen

Anschubfinanzierung erhält er einen Teil der anfallenden LKW-Maut. Tiefensee: "PPP fördert die Bauwirtschaft und schafft neue Arbeitsplätze. Die Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und privatem Know-how bedeutet mehr Effizienz, weil Bau, Erhaltung und Betrieb aus einer Hand erfolgen. Mit den bereits begonnenen Pilotprojekten haben wir gute Erfahrungen gemacht. In Bayern und Thüringen wird bereits gebaut, in Niedersachsen haben wir die Konzession vergeben." Bei weiteren Pilotprojekten haben die Bauarbeiten begonnen. Für die Pilotstrecke A 1 AK Bremen - AD Buchholz in Niedersachsen wurde am 10. Juni 2008 die Konzession vergeben. Die Konzessionsvergabe für das Pilotprojekt A 5 Malsch - Baden-Baden - Offenburg (Baden-Württemberg) soll zum Ende des Jahres 2008 erfolgen (siehe auch Seite 24).



IMPRESSUM PPP-KOMPACT Herausgeber: Rudolf Schärping (Geschäftsführer RSBK GmbH), R. Uwe Proff (Chefredakteur Behörden Spiegel) Redaktionsbeirat: Prof. Dr. Harald Barz, Prof. Dr. Klaus Fleischer Kontakt: RSBK GmbH, Schweizer Straße 1, 60594 Frankfurt am Main, Tel. 069 961277-0, Fax: - 12, Mail: ppp-kompakt@rsbk.de, Behörden Spiegel, Am Buschhof 8, 53227 Bonn, Tel.: 0228/97097-0, Fax: - 75, Mail: redaktion@behoerderspiegel.de

PPP-Kompakt

Kommunalstraßen-PPP

Alternative Finanzierungsformen zur Auflösung des Investitionsstaus

Kernaufgabe des Staates im Bereich der Daseinsgrundversorgung ist die Bereitstellung einer intakten (Verkehrs-)Infrastruktur. Der Straßenbestand als ein Segment der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist bereits heute sehr gut ausgebaut und setzt sich zu acht Prozent aus Bundesfernstraßen, 13 Prozent aus Landes- und Staatsstraßen und 79 Prozent (= 538.996 km) aus Kommunal- und Kreisstraßen zusammen.

Für den Erhalt kommunaler Straßen beträgt der jährliche Erhaltungsbedarf durchschnittlich 1,30 Euro/qm, die tatsächlichen Ausgaben der Kommunen liegen gerade bei 0,75 Euro/qm¹⁾, sodass es zu einem Substanzverlust bei Kommunal-, Kreis- und Landesstraßen kommt. Einer Prognose des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) folgend werden die Verkehrsleistungen bis zum Jahr 2025 im Personenverkehr um 16 Prozent und im Straßengüterverkehr um bis zu 84 Prozent steigen, bei einem gleichzeitigen Rückgang der zur Verfügung stehenden Mittel bei Bund, Ländern und Kommunen²⁾. Das Deutsche Institut für Urbanistik in Berlin (Difu) geht von einem kommunalen Investitionsbedarf der Jahre 2006 - 2020 im Bereich Straßen von 10,77 Mrd. Euro jährlich aus. Dem steht für das Jahr 2008 jedoch nur ein Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 9,2 Mrd. Euro für alle Verkehrsträger Schiene, Straßen und Wasserstraßen gegenüber.

Akzeptanz der Nutzer erhöhen

Kurz- und mittelfristig sind keine signifikanten Steigerungen des

Investitionsvolumens zu erwarten. Während alternativ finanzierte Projekte bei Bundesfernstraßen über die bekannten A- und F-Modelle teilweise bereits seit 2003 in der Betriebsphase bzw. in Ausschreibung oder Umsetzung sind, haben wir es auf kommunaler Ebene noch mit Pilotprojekten zu tun. Um das zu ändern, muss insbesondere die Akzeptanz der Nutzer erhöht werden durch direkt erlebbare Vorteile, beispielsweise eine rasche Qualitätsverbesserung des Straßenoberflächenzustandes.

Weiterentwicklung der Leitfähigkeiten erforderlich

Vom Aufbau zum Erhalt: Gerade bei Projekten, deren Schwerpunkt auf Instandsetzung und -haltung beruht, muss zu Beginn eine vollständige Zustandsbeschreibung des Straßennetzes vorliegen, um während der Projektlaufzeit und zum Projektabschluss die Entwicklung feststellen zu können. Um privatfinanzierte Instandhaltungsprojekte stärker in den Fokus zu rücken und entsprechende Hemmschwellen bei den zuständigen Aufgaben- und Entscheidungs-trägern abzubauen, wäre hierfür die Weiterentwicklung der bisher nur in Ansätzen vorhandenen Arbeitshilfen und Leitfähigkeiten erforderlich. Gleichzeitig dürfen diese nicht zu detailreich standardisiert sein, da sonst projektspezifische Innovationspotenziale verloren gehen. Die Lebensdauer – besonders wenn zusätzlich Ingenieurbauwerke eingebunden sind – liegt teilweise deutlich über den üblichen Vertragslaufzeiten von 20 bis 30 Jahren. Da über den Gesamlebenszyklus verteilt Investitionen

anfallen, sind finanztechnische Lösungen zu entwickeln, die nicht direkt den Erfahrungen im Hochbau entliehen werden können.

Hinzu kommen bei Kommunalstraßen die Schnittstellenproblematiken. Hier sind insbesondere verschiedene Baulasträger zu nennen, aber auch Kreuzungspunkte zu Dritten (Schiene) oder Leitungsträger (Strom, Gas, Wasser, Telekommunikation), welche einen erhöhten Koordinationsaufwand erfordern.

Detaillierte Vorbereitung

Als Fazit lässt sich festhalten, dass gerade ÖPP-Modelle im kommunalen Straßenbau eine detaillierte Vorbereitung in der Erhebungs- und Prognosephase erfordern. Dazu zählen nicht nur die frühzeitige Einbindung von Versorgungsträgern, privater Wirtschaft und Nutzern. Besonders in technischer Hinsicht ist eine vollständige Straßenzustandsbeschreibung und Dokumentation aller vorhandenen Bauwerke, die Erstellung von Verkehrsmodellen und -prognosen sowie Koordinations- und Projektmanagementleistungen durch unabhängige Ingenieure und Consultants notwendig, um Fehlbestimmungen in Quantität, Qualität, Funktionalität und Kosten zu vermeiden.

Jan Malik, Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH

¹⁾ Landesvereinigung Bauwirtschaft Baden-Württemberg: Straßenerhaltung in Kommunen, 2005.

²⁾ BMVBS: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, 2007.

Transparenz im Fuhrpark

Professionelles Fuhrparkmanagement

Nicht nur durch die in den letzten Monaten explodierenden Kraftstoffkosten und steigende Anforderungen an die Emissionsreduzierung gelangen die Kosten im Fuhrpark in den Fokus von Haushältern und Kämmerern. Zunehmend werden Kennzahlen wie Euro-Cent / km als Maßstab für die Festlegung von Budgets und Haushaltsansätzen sowie zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Fuhrparkbetriebs herangezogen. Umso wichtiger wird es, Transparenz in den Fuhrpark zu bringen und Steuerungsgrößen zur Beeinflussung der Fuhrparkkosten zu kennen. Das allein reicht nicht, um mit begrenzten Budgets den Fuhrpark wirtschaftlich und umweltfreundlich zu betreiben. Die Fahrzeuge müssen auf die Nutzung abgestimmt sein und müssen den jeweils aktuellen Anforderungen an Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Umweltschutz genügen.

Autoradio trotz GEZ-Gebühren

Dazu gehört bei Bedarf auch ein Navigationssystem sowie ein Radio zum Empfang von aktuellen Verkehrsmitteln, das heute in öffentlichen Verwaltungen immer noch häufig "zur Vermeidung der Verwaltung von GEZ-Gebühren" aus Standardfahrzeugen ausgebaut wird. Neben Motivationseffekten bei den Mitarbeitern führt dies zur Beschleunigung von Dienstgeschäften und dem Erhalt von Restwerten. Wichtig ist aber auch, den Fuhrparkverantwortlichen einen geeigneten Zugriff auf Fuhrparkinformationen bereitzustellen und durch Schulungen aktiv auf einen kosten- und umweltbewussten Einsatz von

Fahrzeugen einzuwirken. Denn alle Maßnahmen können nur greifen, wenn die Mitarbeiter für ihre Verantwortung sensibilisiert sind.

Öko-Fahrtraining

Die Möglichkeiten zur Kostensenkung und Verbesserung der Umweltschutzsituation sind vielfältig. Grundsätzlich empfiehlt sich die Inanspruchnahme einer Beratung durch eine professionell aufgestellte Fuhrparkmanagementgesellschaft. Denn zu deren Kernkompetenz gehören nicht nur individuelle und detaillierte Kostenanalysen, sondern auch eine umfassende Optimierungsberatung nach Umweltschutzgesichtspunkten.

So bieten sie z. B. Öko-Fahrtrainings an, in denen Fahrer lernen, durch ihr Fahrverhalten auf den Kraftstoffverbrauch ihres Fahrzeugs und damit auch auf den CO₂-Ausstoß Einfluss zu nehmen. Die durchschnittliche Kraftstoffersparnis, die durch diese Trainings zu erreichen sind, liegen bei zehn bis 15 Prozent. Schnell kommen so auch bei kleineren Fuhrparks fünfstelligen Eurobeträge an Kosteneinsparungen zusammen. Im Durchschnitt zeigt sich dabei, dass der Fahrer sogar schneller unterwegs ist. Um den Erfolg langfristig sicherzustellen, sollten die Fahrer danach durch individuell mit der Behörde abgestimmte Langzeitmaßnahmen begleitet werden. Welchen Einfluss die Fahrer durch einfache Maßnahmen erreichen können, können Sie mit dem Online-CO₂-Rechner im Internet unter www.leaseplan.de selbst ermitteln.

Vielfach plagt den Fuhrparkleiter aber auch ein völlig überalterter

Fuhrpark. Für die Optimierung und Erneuerung fehlen nach der Neuorganisation in den Verwaltungsbereichen nicht nur die finanziellen Mittel, sondern häufig auch die für eine Optimierungsplanung notwendigen Fahrzeughistorien und Bedarfs- sowie Erfahrungswerte. Angestrebte Poolösungen können nicht umgesetzt werden, weil für eine gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen aus verschiedenen Ämtern Grundlagen und Verrechnungsmöglichkeiten fehlen. Tägliche Situationen, in denen ein Fuhrparkmanagementunternehmen bei der Neuaufstellung Hilfestellung leisten und gemeinsam mit der Behörde den schrittweisen Einstieg in ein zukunftsorientiertes Fuhrparkmanagement umsetzen kann.

Datenzugriff übers Internet

Mithilfe eines professionellen Fuhrparkmanagements werden im täglichen Betrieb Fahrzeughistorien und die für die zukünftige Budget- und Haushaltsplanung notwendigen Betriebs- und Bedarfsdaten aufgebaut und bereitgehalten. Jederzeit kann hiermit ein Zugriff auf Fahrzeugbestands-, Nutzen- und Kostendaten für Entscheider per geschütztem Internetzugang ermöglicht werden. Auch der Fuhrparkleiter hat alle Informationen, Daten und Dokumente im direkten Zugriff, die er im Rahmen seiner Aufgaben, wie z. B. zur Einhaltung seiner Verpflichtungen in Bezug auf die Halterhaftung, benötigt.

Reinhard Hüning, Business Development Manager Public Sector, LeasePlan Deutschland GmbH, Neuss

Störungsfreie technische Infrastruktur

Verantwortungsvolles Störungsmanagement rund um die Uhr

Die technische Infrastruktur bei Gebäuden spielt eine größere Rolle, als es auf den ersten Blick scheint. Eine defekte Heizung oder Klimaanlage in Büro- und Verwaltungsgebäuden ist ärgerlich, jedoch in der Regel zu verschmerzen. Ein Server, der ausfällt, kann bereits einen enormen wirtschaftlichen Schaden verursachen. Defekte Aufzüge können noch schlimmere Folgen haben – im Jahr 2005 kam es beispielsweise in einem Aufzug in Nordrhein-Westfalen zu einem Unfall mit Todesfolge, der durch einen Wackelkontakt ausgelöst wurde. Die Kabine hatte sich trotz geöffneter Tür in Bewegung gesetzt. Zu Todesfällen kann es aber auch kommen, wenn etwa das Zusammenspiel zwischen Lüftung und Brandmeldetechnik von Gebäuden nicht funktioniert und im schlimmsten Fall Rauchvergiftungen drohen.

Die Situation ist entscheidend

Störungsmanagementsysteme sind ein Grund dafür, dass solche Fälle die Ausnahme bleiben. Häufig sind die Systeme auf eine kleine Zahl von Gebäuden ausgelegt, da mit mehr überwachten Gebäuden auch die technischen und personellen Anforderungen steigen – denn ein verantwortungsvolles Störungsmanagement sollte rund um die Uhr erfolgen. Dies erfordert einen ununterbrochenen Signalabgleich der Gebäudeleittechnik. Im Idealfall sollte jedes Gebäude die Signale in mehrfacher Ausführung an das Störungsmanagement senden.

Falls bei der Übertragung selbst eine Störung auftritt, liegen die Daten so immer noch anderenorts in Kopie vor oder können über alternative Übertragungswege übermittelt werden.

Stellen die Mitarbeiter in der Zentrale anhand der Signale einen Fehler in einem Gebäude fest, müssen sie je nach Situation entscheiden, ob das Problem sofort oder gegebenenfalls später behoben wird – Sofortinsätze können unter Umständen teuer sein, wenn sie außerhalb der Regelarbeitszeiten durchgeführt werden. Zu den Fällen, die einen sofortigen Einsatz erfordern, zählt zum Beispiel der komplette Ausfall der Energieversorgung. Weniger dringend ist es, wenn bei guter Wetterlage die Blitzschutzanlage ausfällt. Im Gegensatz zur zentralen Sammlung der Datenströme sollten die Störungsteams dezentral organisiert sein, also vor Ort in unmittelbarer Nähe der Gebäude. Wünschenswert ist es, den jeweiligen Technikern das Störungssignal auf externes Bedienterminal zu senden, sodass sie dem Fehler in der technischen Infrastruktur gezielt nachgehen können. Bevor sie das Gebäude wieder verlassen, können sie sich so von der Zentrale auch die Bestätigung senden lassen, dass das Problem behoben wurde und das System keine weitere Störung meldet.

Dieselaggregate zur Not-Stromversorgung

DeTelmmobilien ist ein Unternehmen, das ein solches Störungs-

management für große Gebäudeportfolios durchführt und gegenwärtig rund 16 Millionen Quadratmeter Büros, Verwaltungen oder Rechenzentren überwacht. In einem technisch mehrfach abgesicherten zentralen Rechenzentrum werden sämtliche Daten der Gebäudeleittechnik gesammelt

und ausgewertet. Gleichzeitig können zwei Störungsmanagement-Zentralen in Leipzig und Nürnberg auf die Daten zugreifen. Durch Schichtbetrieb sind beide Zentralen permanent besetzt. Die Störungsteams vor Ort sind ausschließlich dafür zuständig, das Problem im Gebäude zu

beheben und frei von organisatorischen Aufgaben. Die Organisation – im Extremfall bis hin zur Bildung eines Krisenstabs, der den Kontakt zu weiteren Parteien wie Feuerwehr oder Polizei hält – liegt im Aufgabenbereich der Zentrale. Solche Extremfälle stellen die größte Herausforderung für das Störungsmanagement dar.

Bei Naturkatastrophen wie Hochwasser oder Unwettersituationen wie Stürme oder Schneechaos liegt eine der wichtigsten Aufgaben darin, die Stromversorgung sicherzustellen. Hierfür verfügt DeTelmmobilien über eigene Dieselaggregate. Zusätzlich mietet das Unternehmen kurzfristig Geräte hinzu, wenn besonders schwere Unwetter bevorstehen.

Der Vorteil eines Störungsmanagements liegt darin, zu jeder Zeit auf alle Eventualitäten vorbereitet zu sein. In Folge des Orkans Kyrill im Januar letzten Jahres, der die Energieversorgung in Deutschland erheblich beeinträchtigt hat, waren sämtliche betreute Gebäude aufgrund des Störungsmanagements und dem Einsatz der Notaggregate innerhalb von 24 Stunden wieder betriebsbereit. Die Kosten für diese Sicherheit sind vergleichsweise gering: Jeder Quadratmeter, den DeTelmmobilien überwacht, kostet durchschnittlich weniger als zehn Cent pro Monat.

Hans-Dieter Florack, Leiter Geschäftsfeld Technisches Gebäudemangement bei DeTelmmobilien



Mike Tafel, Servicetechniker bei DeTelmmobilien, wartet einen Fahrstuhl in einem Gebäude in Stuttgart. Foto: PPP-Kompakt/Kevin Schulz

PartnerRegio und PD

In Ergänzung zu den engagierten PPP-Aktivitäten der Bundesregierung ging jetzt die Förderbankinitiative PartnerRegio an den Start. Erste Gründer sind die InvestitionsBank des Landes Brandenburg, die Investitionsbank Schleswig-Holstein, die NRW.BANK und die Thüringer Aufbaubank. Weitere Mitglieder haben bereits Interesse signalisiert. Sprecher des Netzwerkes ist Dr. Frank Littwin, Leiter der PPP Task Force in Nordrhein-Westfalen. Die Förderbankinitiative richtet sich vornehmlich auf kleine kommunale PPP-Projekte, für die z. B. Know-how-Transfer und Standardlösungen noch ausstehen. Insbesondere Finanzierungsfragen haben die Förderbanken im Fokus, denen man sich vor allem durch Entwicklung neuer Produkte annehmen will. Die Zielrichtung Infrastrukturförderung bietet hierfür den idealen Ausgangspunkt. "Es geht uns besonders darum, die Erfahrungen auf Länderebene mit der Bankenexpertise aus den Förderbanken zu bündeln und der kommunalen Nutzung zugänglich zu machen", sagte Dr. Frank Littwin anlässlich der Unterzeichnung der Gründungsdokumente.

Für den mehrfach geäußerten Wunsch nach enger Verzahnung mit der geplanten Partnerschaften Deutschland AG weiß er seine Förderbanken hinter sich. "Selbstverständlich stehen wir für Gespräche bereit", zeigt er sich wie immer aufgeschlossen. Als erstes werde man sich neuer Produktideen annehmen.