



Bilfinger Berger AG in Ungarn

**Bilfinger Berger Hungaria KFT, Budapest**

Brücken- und Ingenieurbau

Kläranlagenbau

U-Bahnbau (Tunnel und Bahnhöfe)

Deponiebau

# Bilfinger Berger AG in Ungarn

## Bilfinger Berger Hungaria KFT, Budapest

Techn. Geschäftsführer: Herr Bernhard Pawlitschko  
Kaufm. Geschäftsführer: Herr Bernd Kuehnert

Adresse: Infopark Gebäude „B“  
Neumann Janos utca 1  
H – 1117 Budapest

[www.bilfingerberger.hu](http://www.bilfingerberger.hu)

# Bilfinger Berger AG in Ungarn

## **M6 Duna Autopalya Konzessios Zrt, Budapest**

Konzessionsrecht für Bau, Betrieb und Finanzierung  
als PPP-Modell der Autobahn M6 (Erd – Dunaujvaros)

(zu 40 % im Besitz der Bilfinger Berger BOT GmbH, Wiesbaden)

Geschäftsführer: Andras Derzsi, Zsolt Faskerti, Arne Speer

[office@m6-duna.hu](mailto:office@m6-duna.hu)

[www.m6-duna.hu](http://www.m6-duna.hu)

# Inhalt des Vortrages

Überblick und Projektbeschreibung

Herausforderungen

Zahlungsmechanismus

Vertragsstruktur

Risiko-Allocation

Finanzierung

Erfahrungen

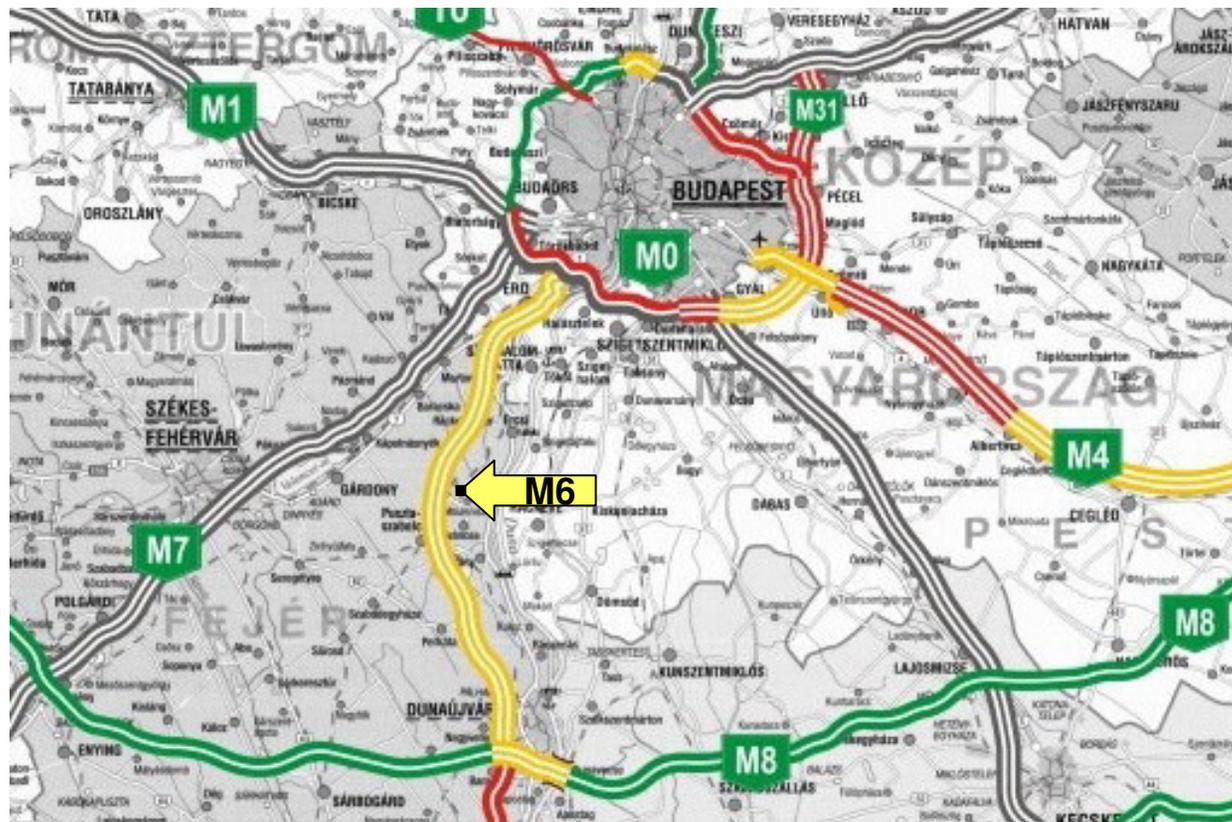


# Überblick und Projektbeschreibung

Herausforderungen  
Zahlungsmechanismus  
Vertragsstruktur  
Risiko-Allocation  
Finanzierung  
Erfahrungen



# Lageplan



# Projektdaten

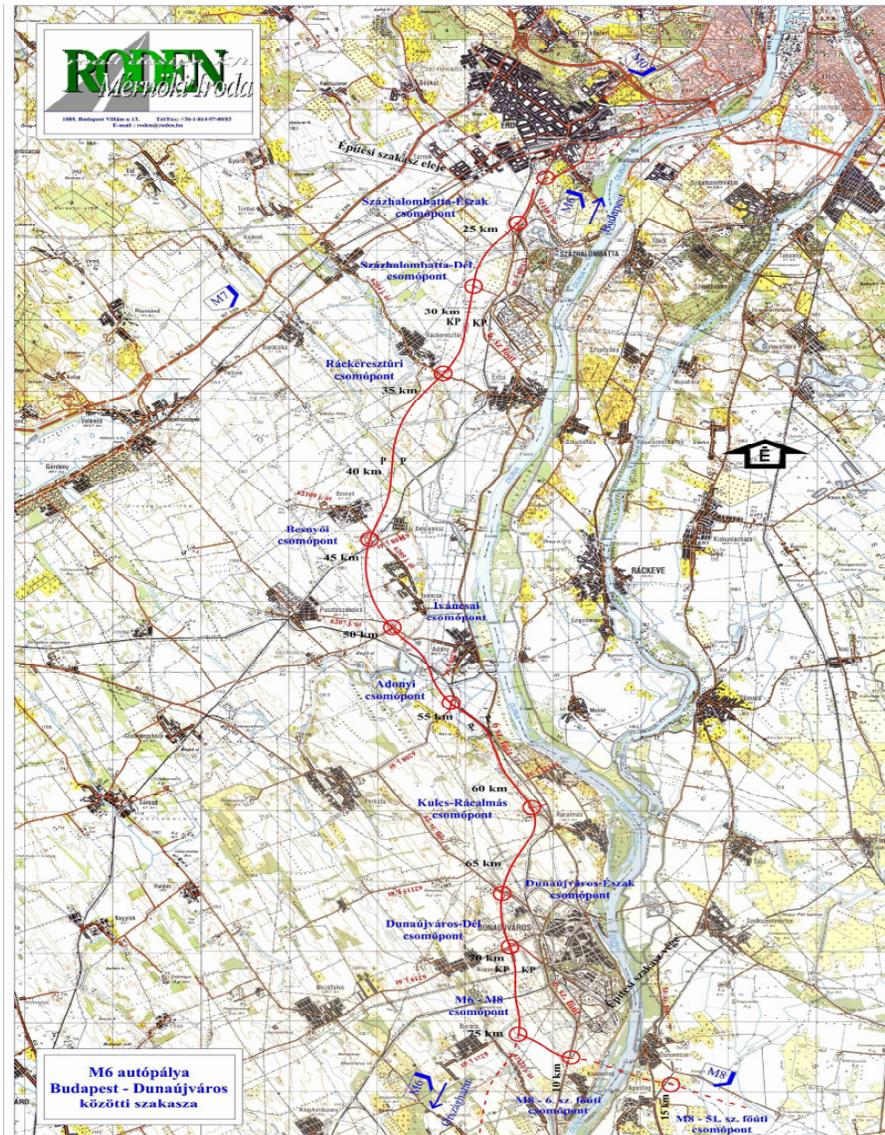
Autobahnlänge: 58.6 km; M6 (54,05 km) und M8 (4,55 km)

Projektvolumen: ca. €500 m – Baukosten ca. € 400 m

Konzessionsdauer: 22 Jahre einschl. 18 Monate Bauzeit  
(ca €1 Mio. / HUF 250 Mio. pro Tag)

Zahlungsmechanismus: 100 % Availability Fee

# Projektumfang



- M6 Autobahn - 54 km
- M8 Autobahn – 4,5 km
- 10 Abfahrten
- 60 Brücken
- 2 Tank- und Raststätten
- 2 Raststätten (einfach)
- Autobahnmeisterei und Betriebszentrale
- 2 x 2 Fahrbahnen plus Standstreifen
- 13,2 Mio m<sup>3</sup> Erdarbeiten
- 1,5 Mio m<sup>2</sup> Asphaltarbeiten
- 700.000 m<sup>3</sup> Schlacke
- 62.000 m<sup>3</sup> Beton
- 42.000 m Bohr- u. Ramppfähle

# Vorteile für den ungarischen Staat

Off Balance Sheet:	Amortisation der Projektkosten über eine Laufzeit von 22 Jahren (Konzessionsdauer) Nichtberücksichtigung im Rahmen der EU-Beitrittskriterien (Maastricht-Kriterien)
Betriebskosten:	Betrieb und Wartung der Autobahn durch einen Privaten bedeutet steigende Effektivität und Kostensenkung
Risikoübertragung:	Risiken aus Finanzierung, Bau, Betrieb und Wartung sind zwischen Staat und Privaten adäquat und gerecht verteilt
Wirtschaftl. Entwicklung:	Schwung für die wirtschaftliche Entwicklung im Süden Ungarns

# Vorteile für die Nutzer

Sicherheit:	Autobahndesign entspricht den Verkehrserwartungen Verbesserte Strassenqualität Effektive einfache Überwachung der Autobahn
Komfort:	Schnellere Verbindung zwischen Érd und Dunaújváros mit dem langfristigen Ziel, Budapest mit Pecs zu verbinden Höhere Lebensqualität für die lokalen Ortschaften entlang der Nationalstrasse N6 (weniger Lärm u. Luftverschmutzung)
Region:	Gute regionale Entwicklung der Oberzentren dank moderner Infrastruktur und erstklassiger Erreichbarkeit

Überblick und Projektbeschreibung

Herausforderungen

Zahlungsmechanismus

Vertragsstruktur

Risiko-Allocation

Finanzierung

Erfahrungen



# Herausforderungen

- ☒ Starke internationale Konkurrenz  
aus Ungarn, Österreich, Frankreich und Portugal
- ☒ Öffentlichkeit favorisiert andere Bietergemeinschaften und beispielloses/noch nie in diesem Ausmaß erlebtes – jedoch erfolgloses - Lobbying der Mitbewerber
- ☒ Hochofenschlacke
  - ☒ Regierung bevorzugt Verwendung von Schlacke
  - ☒ Qualität und verfügbarer Menge von Schlacke ausreichend ?
  - ☒ Vorgegebenes Design muss übernommen werden
- ☒ Ambitionierter Zeitplan zw. Ausschreibung und Vertrag

# Herausforderung Zeitplan

10 Monate

Ausschreibung am Markt:	Ende Februar 2004
Indikatives Angebot:	03.Mai 2004, (4 Anbieter qualifiziert)
Endgültiges Angebot:	19.Juli 2004, (3 Anbieter in engerer Wahl)
Bevorzugte Anbieter:	30.Juli 2004
Vertragsabschluss:	02.Oktober 2004
Abschluss Finanzierung:	16.Dezember 2004
Konzessionslaufzeit:	22 Jahre (inkl. Bauzeit) bis 07.10.2026 (einmalige Verlängerung um 11 Jahre möglich)

Überblick und Projektbeschreibung

Herausforderungen

Zahlungsmechanismus

Vertragsstruktur

Risiko-Allocation

Finanzierung

Erfahrungen



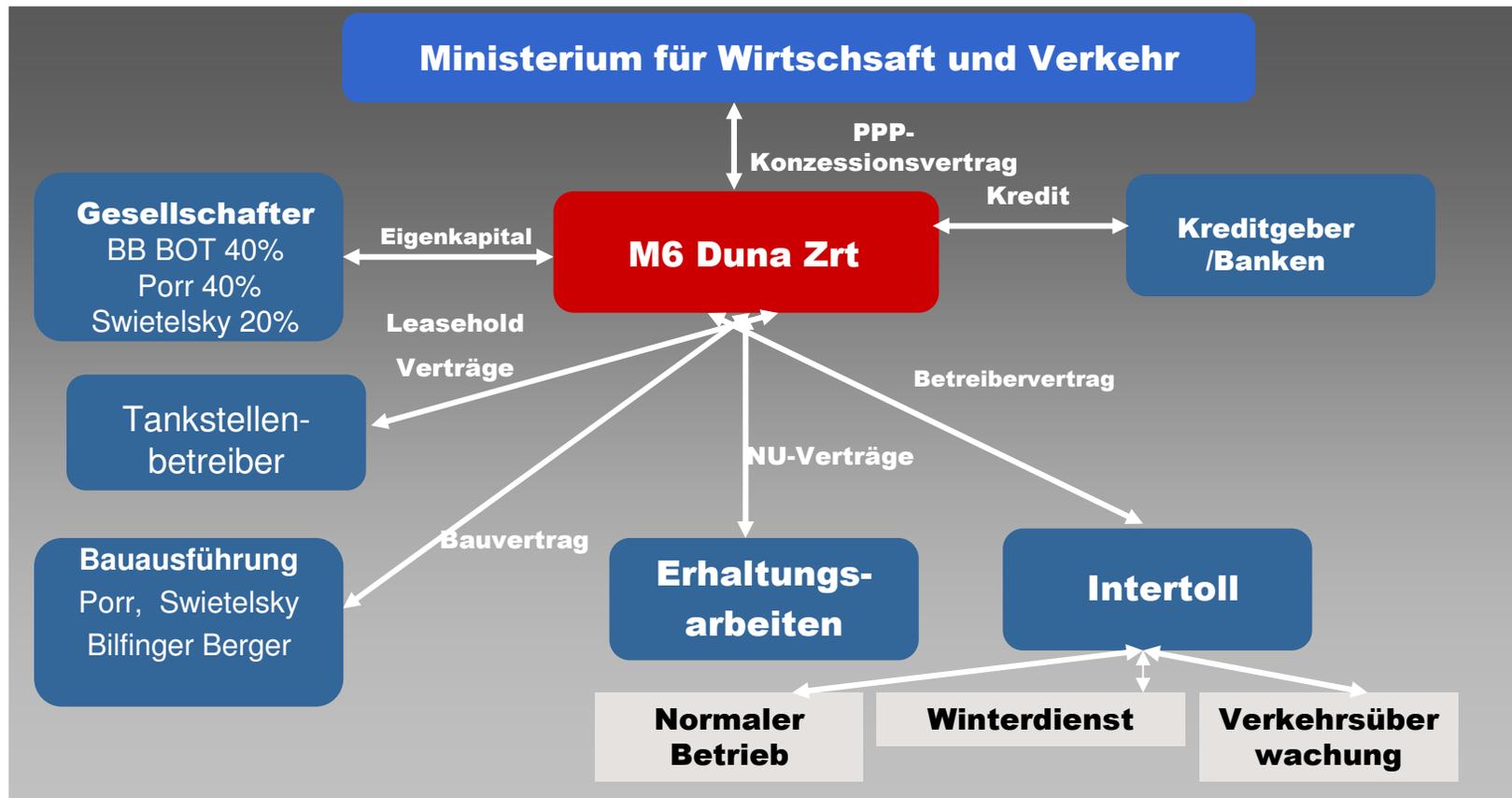
# Zahlungsmechanismus

- ☒ 100% basiert auf Availability Fee (Zuverfügungstellungsgebühr)
- ☒ Absicherung gegen normale Währungs-/Inflationsrisiken
  - ☒ Availability Fee in Euro und HUF gemäß Zahlungsplan
  - ☒ Eskalation gemäss realer Inflation, nicht gemäß geplanter Inflation
- ☒ Abzüge für Fahrbahnspernung / „Nichtnutzbarkeit“ wegen z.B.
  - ☒ Routinemäßige Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten
  - ☒ Zweimalige große Erhaltungsarbeiten
- ☒ Abzüge hängen ab von
  - ☒ Der Länge der gesperrten Fahrbahn
  - ☒ Der Dauer der Sperrung
- ☒ Abzug/ Zahlung in Abhängigkeit der Verkehrssicherheit
- ☒ Rigoroses Leistungspunkte-System
- ☒ Zusatzzahlung bei überproportionaler Entwicklung des Schwerverkehrs

Überblick und Projektbeschreibung  
Herausforderungen  
Zahlungsmechanismus  
Vertragsstruktur  
Risiko-Allocation  
Finanzierung  
Erfahrungen



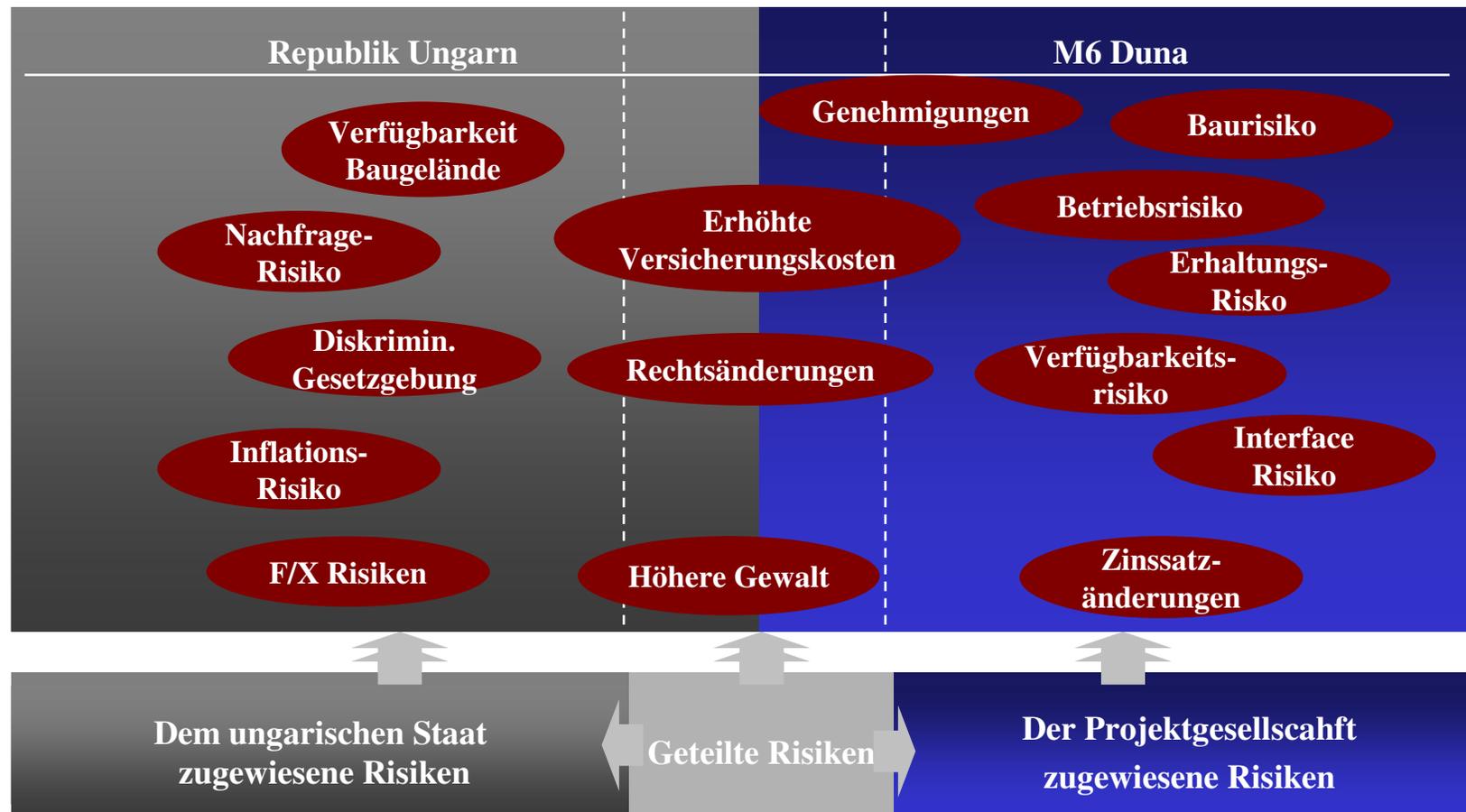
# Vertragsstruktur



Überblick und Projektbeschreibung  
Herausforderungen  
Zahlungsmechanismus  
Vertragsstruktur  
**Risiko-Allocation**  
Finanzierung  
Erfahrungen



# Risikoverteilung gemäß Konzessionsvertrag



# Risiken M6 Duna Projektgesellschaft



Überblick und Projektbeschreibung

Herausforderungen

Zahlungsmechanismus

Vertragsstruktur

Risiko-Allocation

Finanzierung

Erfahrungen

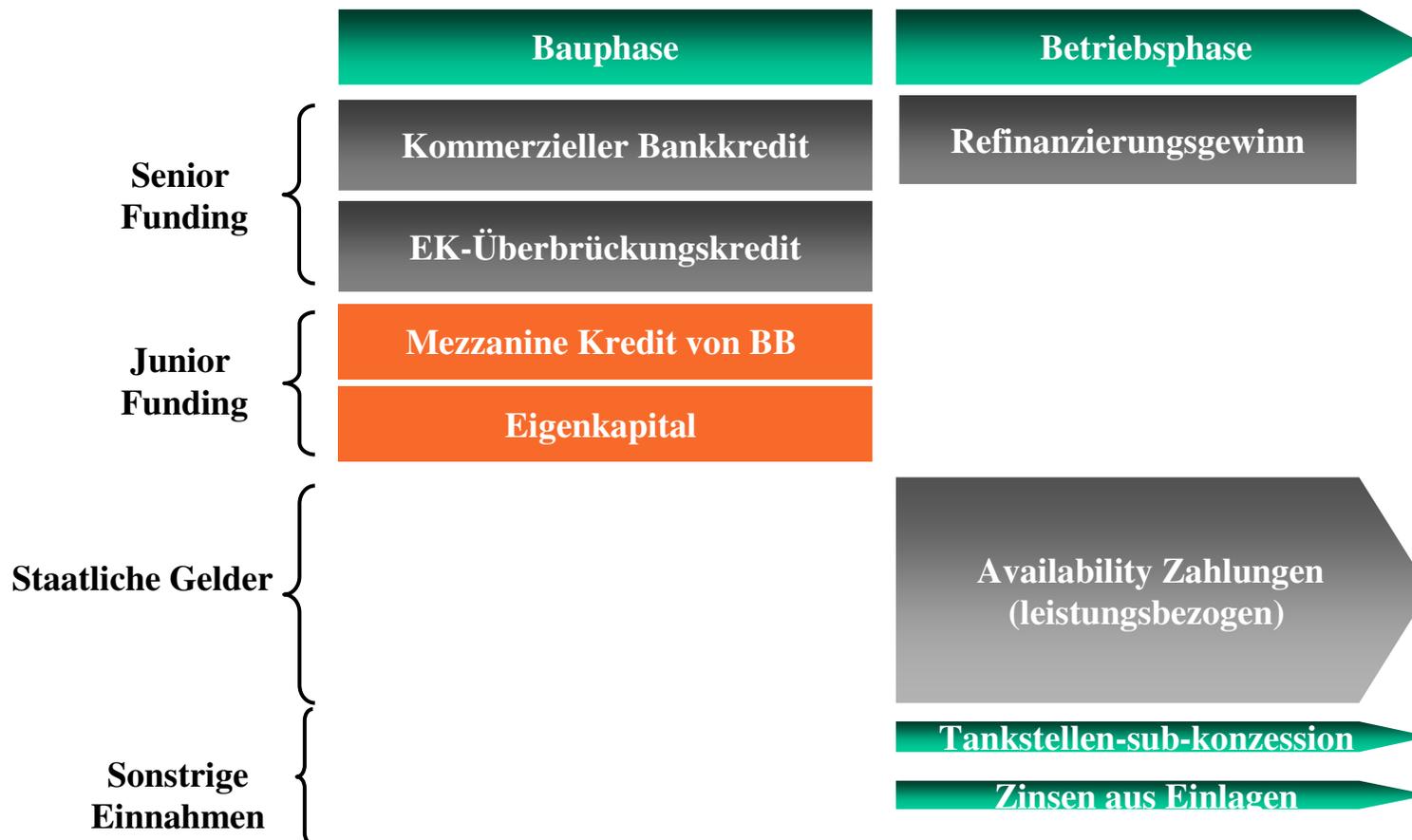


# Überlegungen zur Eigenkapital-Investition

- ☑ Strategische Bedeutung von Osteuropa und Ungarn für BB
- ☑ Ungarns Ratings: A1 Moody's / A – S&P
- ☑ PPP Projekt auf Availability Fee Basis
- ☑ Baurisiko an Baufirmen weitergegeben
- ☑ Betreiber mit umfassender Erfahrung in Ungarn (M5)
- ☑ Betriebs- und Routine-/ Wartungsrisiko beim Betreiber  
(garantiert durch Leistungsgarantie und Gesellschaftergarantie)
- ☑ Zumutbares Lebenszyklus-Risiko
  
- ☒ **Generell ist die Projekt-Rentabilität stabil und wird der BB BOT eine angemessene Kapitalrendite bringen**



# Finanzierungsquelle



# Finanzierung

<b>Kreditnehmer</b>	M6 Duna Autópálya Koncessziós Zrt (in Ungarn registriert)
<b>Summe</b>	Euro 411 million Term Loan Facility (non-recourse facility)
<b>Zweck</b>	Planung, Bau, Finanzierung, Betrieb und Instandhaltung des 58 km langen ersten Abschnitts M6 Autobahn zwischen Érdi-tető und der Kreuzung M6 / M8 bei Dunáújváros, Ungarn
<b>Verschiedene Kreditarten (Bank Facilities)</b>	A) Hauptkredit der Banken / Term Facility (später syndiziert) B) Mehrwertsteuer-Vorfinanzierungskredit / VAT Financing Facility C) Kurzfristiges Arbeitskapital / Working Capital Facility D) Eigenkapital-Überbrückungskredit / Equity Bridge Facility
<b>Finanzierungsverträge</b>	20,5 Jahre, durchschnittliche Dauer 12 Jahre

# Finanzierung

12 / 2004

**Sechs Banken beteiligt im „Mandated Loan Agreement“  
(K&H Bank, MKB, Bayern LB, KfW, Commerzbank, KBC)**

06 / 2005

**Syndizierung der Kredite  
Die Anzahl der Banken wird von sechs auf 18 Banken erhöht**

03 / 2006

**Refinanzierung  
(Dexia, FSA, EIB und EBRD ersetzen die 18 Banken)  
Refinanzierungsgewinn wird 50/50 mit dem Staat geteilt**

**Mandated Lead Arrangers**



**Berater**

Rechtsberater M6 Duna:	Freshfields
Rechtsberater des Ministeriums:	Linklaters
Rechtsberater der Banken:	Clifford Chance
Technischer Berater der Banken:	Mott MacDonald
Finanz-Modell Berater:	KPMG
Versicherungsberater:	Marsh

Überblick und Projektbeschreibung

Herausforderungen

Zahlungsmechanismus

Vertragsstruktur

Risiko-Allocation

Finanzierung

Erfahrungen



# Erfahrungen

- ☒ Realistische Zeitplanung
- ☒ Eine führende Bank
- ☒ Überschaubarkeit / Transparenz
- ☒ Kleines, aber starkes und einsatzfreudiges/enthusiastisches Entwicklungsteam
- ☒ International erfahrende Berater (für Banken, Ministerium und Projektgesellschaft)
- ☒ Engagiertes, entscheidungsfreudiges Team auf Seiten des Staates mit Handlungsvollmacht und vernünftigen Vorstellungen bezüglich der Risikoverteilung



# M6 - von Érd nach Dunaújváros - Nachtschichten



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit