

Betreiberprojekte

- **Reges Neugeschäft mit guten Ertragsperspektiven**
- **Erfolgreiche Veräußerung von Projekten an Finanzinvestoren**
- **Net Present Value des Portfolios deutlich über Buchwert**

Im Geschäftsfeld Betreiberprojekte war im zurückliegenden Jahr ein reges Neugeschäft zu verzeichnen. In Deutschland wächst die Akzeptanz privatwirtschaftlicher Lösungen im öffentlichen Hochbau. Hier haben wir den Auftrag erhalten, die Justizvollzugsanstalt in Burg bei Magdeburg zu realisieren. In Kanada, Nordirland und Norwegen verwirklichen wir drei neue Verkehrsprojekte. Das Investitionsvolumen der neuen Projekte summiert sich auf 1,4 Mrd. €, unser Eigenkapitalengagement liegt bei 62 Mio. €.

Im Zuge unserer Portfoliopolitik haben wir im vergangenen Jahr die Britische Botschaft in Berlin, Schulen in der englischen Grafschaft Wiltshire und ein Krankenhaus in der nordenglischen Stadt Hull an Finanzinvestoren zu attraktiven Konditionen veräußert. Auf dem Sekundärmarkt herrscht derzeit äußerst großes Interesse am Erwerb reifer Projekte, die nicht mehr mit Risiken aus Planung, Bau und Inbetriebnahme behaftet sind. Neben dem langfristigen Portfolio-Aufbau bleibt der Verkauf einzelner Projekte eine Alternative, bei der überproportionale Wertzuwächse in den ersten Phasen im Lebenszyklus von Betreiberprojekten realisiert werden können.

In der Verkehrsinfrastruktur engagieren wir uns künftig nur bei Modellen mit begrenzten Risiken aus dem Verkehrsaufkommen. Deshalb haben wir unsere Beteiligung an der Ringautobahn Westlink M7 in Sydney gewinnbringend

verkauft. Bei den verbleibenden Mautprojekten Cross City Tunnel in Sydney und Herrentunnel in Lübeck blieben die Verkehrszahlen während der Ramp-up Phase erheblich hinter den Erwartungen zurück, so dass wir diese Beteiligungen Mitte 2006 vollständig abgewertet haben. Aus der Abschreibung ergab sich eine Einmalbelastung von 63 Mio. €. Da die Verhandlungen über ein neues tragfähiges Finanzkonzept für den Betrieb des Cross City Tunnel zu keinem Ergebnis geführt hatten, war die Geschäftsleitung der Projektgesellschaft Ende 2006 gezwungen, Insolvenz anzumelden. Die weitere Entwicklung liegt nun in den Händen des Insolvenzverwalters und der kreditgebenden Banken. Beim Herrentunnel in Lübeck bemühen wir uns zusammen mit unserem Partner weiterhin, das Projekt langfristig zum Erfolg zu führen.

Unser Betreiberportfolio umfasste zum Jahresende 15 Projekte, die Eigenkapitalverpflichtung belief sich auf 137 Mio. €. Davon waren 56 Mio. € in Objektgesellschaften eingezahlt.

Trotz der Abschreibungen und der hohen Aufwendungen für unsere intensive Angebotstätigkeit lag das EBITA bei -4 (Vorjahr: +4) Mio. €. Dabei haben die Veräußerungsgewinne einen maßgeblichen Beitrag geleistet.

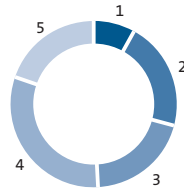
Die Rendite auf das eingesetzte Eigenkapital bleibt das entscheidende Erfolgskriterium in unserem Betreibergeschäft. Bei unseren Aktivitäten haben wir unverändert den öffentlichen

Kennzahlen Betreiberprojekte

| Anzahl / in Mio. € | 2006 | 2005 | Δ in % |
|--------------------------------------|------|------|--------|
| Projekte im Portfolio | 15 | 17 | -12 |
| davon in Bau | 8 | 8 | 0 |
| Eigenkapitalbindung | 137 | 177 | -23 |
| davon eingezahlt | 56 | 130 | -57 |
| EBITA | -4 | +4 | |
| Mitarbeiter (Anzahl am 31. Dezember) | 105 | 80 | +31 |

Betreiberprojekte: Eigenkapitalinvestitionen nach Regionen

| in Mio. € | 2006 | % |
|------------------|------------|------------|
| 1 Deutschland | 10 | 8 |
| 2 Großbritannien | 29 | 21 |
| 3 Übriges Europa | 28 | 20 |
| 4 Kanada | 42 | 31 |
| 5 Australien | 28 | 20 |
| | 137 | 100 |



Hochbau und die Verkehrsinfrastruktur im Blick. Wir engagieren uns ausschließlich in Märkten mit stabilen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, also in ausgewählten europäischen Staaten, Australien und Nordamerika. Dabei setzen wir auf unseren strategischen Vorteil gegenüber Mitbewerbern aus der Finanzbranche, denen wir nicht nur unsere eigene Kompetenz bei Planung, Kalkulation, Steuerung und Bauausführung, sondern auch unser Betreiber-Know-how voraushaben.

Bewertung des Projektportfolios

Zur Beurteilung des Erfolgs im Betreibergeschäft betrachten wir neben dem laufenden operativen Ergebnis die jährliche Veränderung des Barwerts (Net Present Value) aller erwarteten Auszahlungen, die uns als Eigenkapitalgeber aus den Projekten zufließen. Die Ermittlung erfolgte wie in den Vorjahren nach der Discounted Cashflow (DCF)-Methode. Der Barwert ist der auf die Gegenwart abgezinste Wert der zukünftigen Zahlungsströme zwischen Projektgesellschaft und Eigenkapitalgeber. Um eine risikoadäquate Bewertung zu gewährleisten, differenzieren wir die Abzinsungssätze entsprechend der individuellen Projektcharakteristika.

Die Bewertungsgrundsätze sind gegenüber den Vorjahren unverändert:

- Es werden nur Projekte berücksichtigt, bei denen das gesamte Finanzierungsvertragswerk in Kraft ist („Financial Close“).
- Die den Projekten zugrunde gelegten Zahlungsströme ergeben sich aus den Finanzmodellen, die mit den Fremdkapitalgebern abgestimmt sind.
- Zukünftige potenzielle Refinanzierungsgewinne werden bei der Bewertung nicht berücksichtigt.

Abzinsungssätze

| | % |
|--|-----|
| Gewichteter risikofreier Basiszinssatz | 6 |
| Zuschlag für Projekttyp | 2-3 |
| Zuschlag Bauphase | 3 |
| Zuschlag Inbetriebnahme | 2 |
| Zuschlag Vollbetrieb | 0 |

Der Wert eines Betreiberprojekts entwickelt sich während seines Lebenszyklus. In der frühen Realisierungsphase bestehen die höchsten Wertschöpfungspotenziale, aber auch die größten Risiken. Diese nehmen mit dem Reifegrad ab. Für die Abzinsung der Cashflows kommen daher spezifische Zinssätze zur Anwendung, die sich aus einem risikofreien Basiszinssatz sowie Zuschlägen für Projekttyp und Projektphase ergeben. Der gewichtete risikofreie Basiszinssatz ist abgeleitet aus den langfristigen Zinssätzen für Staatsschuldverschreibungen in den jeweiligen Investitionsländern (Europäische Währungsunion, Großbritannien und Nordirland, Norwegen, Australien, Kanada).

Der Zuschlag für den Projekttyp unterscheidet

- Projekte, deren Erlöse ausschließlich vom Grad der Verfügbarkeit abhängen (2 Prozent)
- Projekte, die begrenzte Mengenrisiken beinhalten (3 Prozent)

Der Zuschlag für die Projektphase unterscheidet

- Projekte in der Bauphase, da Investitionen in diesem Zeitraum dem Risiko der termin- und kostengerechten Fertigstellung unterliegen (3 Prozent)
- Projekte in der Inbetriebnahme (Ramp-up-Phase) (2 Prozent)

Der Zuschlag entfällt, wenn Erlös- und Kostensicherheit hergestellt sind. Dies ist bei reinen Verfügbarkeitsmodellen in der Regel nach einem Jahr, bei Projekten mit Nachfragerisiken nach zwei Jahren der Fall.

Die erwarteten zukünftigen Cashflows werden daher mit einem Abzinsungssatz zwischen 8 Prozent und 12 Prozent diskontiert. Für unser Betreiberportfolio, das zum Ende des Berichtsjahres 15 Projekte umfasste, ergab sich ein gewichteter Abzinsungssatz von 10,5 Prozent. Zum Stichtag belaufen sich die erwarteten Zahlungsströme aus dem vorhandenen Portfolio bis zum Jahr 2041 auf 654 Mio. €.

| Projektportfolio 12 / 2006 | Vertraglich gebundenes Eigenkapital | | Eingezahltes Eigenkapital | | Zukünftige Cashflows | | Barwert zukünftiger Cashflows | |
|-------------------------------|---|--------------|------------------------------|--------------|-------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------|
| | 2006 | 2005 | 2006 | 2005 | 2006 | 2005 | 2006 | 2005 |
| in Mio. € | | | | | | | | |
| Verkehrsinfrastruktur | 81,0 | 119,2 | 30,1 | 102,2 | 423,3 | 736,5 | 52,9 | 125,5 |
| Hochbau | 56,1 | 57,3 | 26,0 | 27,7 | 231,0 | 317,4 | 38,3 | 57,4 |
| Gesamt | 137,1 | 176,5 | 56,1 | 129,9 | 654,3 | 1.053,9 | 91,2 | 182,9 |

Zahlungsströme an Bilfinger Berger 2007 - 2041 (nach Steuern)

| in Mio. € | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|-----------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Verkehrsinfrastruktur | 5,9 | 3,1 | -0,3 | -1,1 | -34,3 | 5,4 | 5,6 | 9,0 | 13,4 |
| Hochbau | -1,1 | -14,3 | 6,4 | 7,3 | -1,6 | 5,6 | 5,8 | 6,0 | 6,0 |
| Gesamt | 4,9 | -11,1 | 6,1 | 6,2 | -35,9 | 11,1 | 11,4 | 15,0 | 19,4 |
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Verkehrsinfrastruktur | 13,1 | 13,5 | 13,4 | 14,1 | 13,9 | 11,6 | 11,8 | 12,1 | 20,9 |
| Hochbau | 5,7 | 8,4 | 6,0 | 5,8 | 6,3 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,1 |
| Gesamt | 18,8 | 21,9 | 19,3 | 19,9 | 20,2 | 17,6 | 17,8 | 18,1 | 27,1 |
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
| Verkehrsinfrastruktur | 29,1 | 27,9 | 13,9 | 13,6 | 13,8 | 23,2 | 12,6 | 5,7 | 7,5 |
| Hochbau | 5,9 | 6,6 | 4,9 | 27,0 | 12,5 | 6,7 | 42,8 | 5,2 | 17,6 |
| Gesamt | 35,1 | 34,5 | 18,7 | 40,7 | 26,3 | 29,9 | 55,4 | 10,9 | 25,1 |
| | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | Gesamt |
| Verkehrsinfrastruktur | 17,7 | 13,1 | 2,5 | -3,9 | -4,1 | -4,6 | 33,4 | 90,7 | 423,3 |
| Hochbau | 15,6 | 7,6 | 1,0 | 0,6 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 231,0 |
| Gesamt | 33,3 | 20,7 | 3,5 | -3,3 | -3,7 | -4,6 | 33,4 | 90,7 | 654,3 |

Net Present Value deutlich über Buchwert

Unter Anwendung unserer projektspezifischen Abzinsungssätze ergibt sich zum 31. Dezember 2006 ein Barwert in Höhe von 91 (Vorjahr: 183) Mio. €, der das eingezahlte Eigenkapital von 56 (Vorjahr: 130) Mio. € deutlich übersteigt. Der insgesamt geschaffene Mehrwert wird jedoch erst deutlich, wenn auch verkaufte Projekte in die Betrachtung miteinbezogen werden.

Der Rückgang von Barwert und eingezahltem Eigenkapital resultiert aus der zur Jahresmitte vorgenommenen Portfoliobereinigung und dem Verkauf von drei reifen Projekten im vierten Quartal.

Die Entwicklung des Net Present Value setzt sich zusammen aus

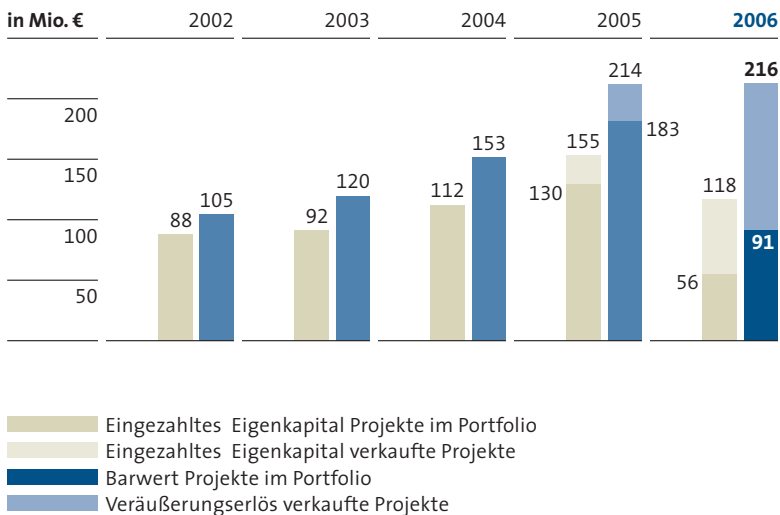
- planmäßigen Kapitaleinzahlungen in bestehende Projekte mit 26 Mio. €
- der Wertkorrektur für abgeschriebene Projekte in Höhe von 78 Mio. €
- dem Verkauf von Beteiligungen mit einem Barwert von 63 Mio. €. Beteiligungsverkäufe verringern die zukünftig zu erwartenden nominalen Zahlungsströme und somit den Barwert des Betreiberportfolios zum Jahresende. Die Verkaufserlöse lagen bei allen Projekten deutlich über den in der Bewertung enthaltenen Barwerten. Die Veräußerungsgewinne sind im Berichtsjahr im EBITA enthalten, sie stellen somit keinen Bestandteil des originären Wertzuwachses dar.
- Wechselkursveränderungen in Höhe von -1 Mio. €. Wechselkursveränderungen beeinflussen die Höhe der zukünftig zu erwartenden Zahlungsströme in Euro und somit den Gesamtbarwert des Betreiberportfolios in Euro. Wertveränderungen aus Wechselkurschwankungen werden bei der Ermittlung des originären Wertzuwachses eliminiert.

- originärem Wertzuwachs aus der Geschäftstätigkeit in Höhe von 24 Mio. €, bestehend aus
 - Wertzuwachs durch die Portfolioreifung mit 12 Mio. €
 - Wertzuwachs aus neuen Projekten mit 12 Mio. €

Der Reifeprozess von Financial Close über Bau-, Anlauf- und Betriebsphase bis hin zur Abwicklung ist originäre Wertschaffung unseres Geschäftsfelds Betreiberprojekte. Zur Ermittlung des Return on Capital Employed (ROCE) wird daher im Rahmen unseres Kapitalrenditecontrollings neben dem laufenden EBITA auch der Wertzuwachs des Portfolios berücksichtigt.

Aufgrund der konservativen Bewertung des Portfolios, die zurzeit auf einem durchschnittlichen Diskontierungszinssatz von 10,5 Prozent basiert, besteht unter den derzeitigen Marktbedingungen erhebliches Bewertungspotenzial. Abschläge auf den durchschnittlichen Diskontierungszinssatz würden zu signifikant höheren Barwerten führen.

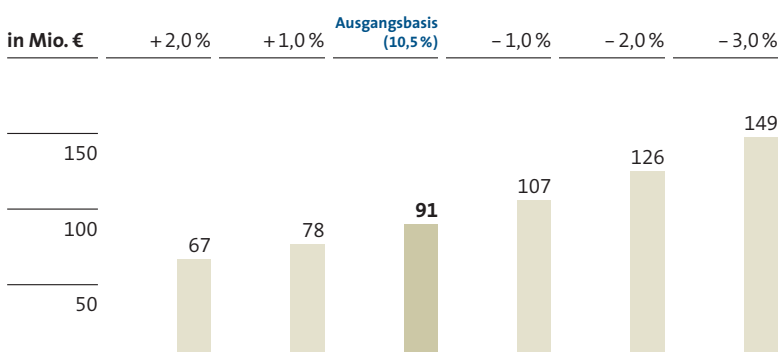
Entwicklung Eingezahltes Eigenkapital und Barwert



Veränderung Barwert 12 / 2005 - 12 / 2006

| | Verkehrs- infrastruktur | Hochbau | Gesamt |
|--|----------------------------|-------------|--------------|
| Barwert 12 / 2005 | 125,5 | 57,4 | 182,9 |
| Kapital-Einzahlungen | 19,6 | 6,3 | 25,9 |
| Wertkorrektur abgeschriebene Projekte | - 78,0 | 0,0 | - 78,0 |
| Barwert verkaufte Projekte | - 32,5 | - 30,5 | - 63,0 |
| Wechselkursveränderungen | - 0,2 | - 0,5 | - 0,7 |
| auf 12 / 2006 fortgeschriebener Barwert 12 / 2005 | 34,4 | 32,7 | 67,1 |
| Wertzuwachs | 18,5 | 5,6 | 24,1 |
| Barwert 12 / 2006 | 52,9 | 38,3 | 91,2 |

Bewertung des Portfolios bei variablen Diskontierungssätzen



Verkehrsinfrastruktur – neue Großprojekte im Ausland

Durch die Übernahme weiterer Verkehrsprojekte im Ausland haben wir unser privatwirtschaftliches Betreiberportfolio erheblich gestärkt. Bei Neuabschlüssen blicken wir auf das bisher erfolgreichste Jahr in diesem Bereich zurück.

Nahe der kanadischen Stadt Vancouver finanzieren, planen, erstellen und betreiben wir die Straßenverbindung Golden Ears Crossing. Die Maßnahme umfasst ein 1.000 Meter langes Brückenbauwerk über den Fraser River, drei Kilometer Hochstraße und neun Kilometer Verbindungsstraße. Das Bauvolumen beläuft sich auf 600 Mio. €. Die Konzessionsgesellschaft befindet sich vollständig in unserem Besitz, der Eigenkapitaleinsatz beträgt 34 Mio. €. Planung und Bauausführung liegen in den Händen eines Konsortiums unter Führung des Bilfinger Berger Ingenieurbaus. Nach der Fertigstellung übernimmt unsere Konzessionsgesellschaft über einen Zeitraum von 32 Jahren den Betrieb gegen festes Entgelt des regionalen Verkehrsträgers.

In Skandinavien ist es uns nach dem Aufbau einer starken Wettbewerbsposition im Ingenieurbau gelungen, auch unser Betreibergeschäft dorthin auszuweiten. Ein Konsortium unter Führung von Bilfinger Berger finanziert, plant, baut und betreibt ein 38 Kilometer langes Teilstück der Autobahn E 18 in Norwegen. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf 450 Mio. €, unser Eigenkapitaleinsatz liegt bei 9 Mio. €. Der Streckenabschnitt ist Bestandteil der neuen Schnellverbindung zwischen Oslo und Kristiansand. Die Autobahn entsteht einschließlich zahlreicher Brücken- und Tunnelbauwerke unter Federführung des Bilfinger Berger Ingenieurbaus. Auf Grundlage eines Verfügbarkeitsmodells übernimmt die Projektgesellschaft, an der wir zu

50 Prozent beteiligt sind, Betrieb und Instandhaltung über einen Zeitraum von 25 Jahren. In dieser Zeit fließen uns regelmäßige Zahlungen des norwegischen Staates zu.

Ein weiteres neues Projekt sorgt für freie Fahrt in der nordirischen Stadt Belfast. Ein von uns geführtes Konsortium hat die Realisierung innerstädtischer Schnellstraßen sowie den Betrieb und die Instandhaltung von insgesamt 60 Kilometer Autobahn übernommen. Das Projektvolumen beläuft sich auf 235 Mio. €, wir setzen Eigenkapital in Höhe von 11 Mio. € ein. Während der dreißigjährigen Betriebsphase stellen wir gegen Entgelt der öffentlichen Hand die Verfügbarkeit der Straßen sicher.

Im zurückliegenden Jahr wurde die Autobahn M6 südlich der ungarischen Hauptstadt Budapest in Betrieb genommen. Die von uns in nur zwei Jahren fertiggestellte, 59 Kilometer lange Schnellstraße ist eines der ersten Betreiberprojekte des Landes in der Verkehrsinfrastruktur. Es handelt sich ebenfalls um ein Verfügbarkeitsmodell, das sich durch vertraglich festgelegte Zahlungen des Staates refinanziert.

In Deutschland ist dagegen ein Durchbruch bei privatwirtschaftlichen Verkehrsprojekten noch nicht in Sicht. Isolierten Mautmodellen mit schwer einschätzbarem künftigem Verkehrsaufkommen war bislang kein Erfolg beschieden, das zeigen die beiden einzigen Projekte in Rostock und Lübeck. Beim Ausbau von Autobahnteilstücken, zu dessen Finanzierung die Lkw-Maut herangezogen wird, ist dagegen eine fundierte Kalkulationsgrundlage für den Betreiber vorhanden. Allerdings stehen trotz des wachsenden Verkehrsaufkommens bisher nur wenige Projekte dieser Art vor der Realisierung.

Öffentlicher Hochbau – Wachstumsmarkt Deutschland

Im öffentlichen Hochbau haben wir unsere starke Position auf den britischen Inseln weiter untermauert. Im Bezirk Scottish Borders hat ein Konsortium unter unserer Führung im Februar 2007 den Auftrag erhalten, drei neue Schulen zu planen, zu finanzieren, zu errichten und 32 Jahre lang zu betreiben. Daneben sind wir derzeit bevorzugter Bieter für zwei weitere Projekte im britischen Bildungswesen. In Clackmannanshire, Schottland, sollen drei neue Schulen realisiert werden, in den Bezirken East Down und Lisburn, Nordirland, steht die Sanierung und Erweiterung von vier Bildungseinrichtungen an. Unser Portfolio beinhaltet bereits zahlreiche Schulprojekte in Großbritannien. Das Investitionsvolumen der Projekte im britischen Bildungswesen beläuft sich auf 550 Mio. €. Rund 25.000 Schüler besuchen Einrichtungen, die Bilfinger Berger auf privatwirtschaftlichem Weg verwirklicht hat.

In Australien haben wir 2006 das 150 Mio. €-Projekt Victoria Prisons, zwei Gefängnisse westlich von Melbourne, fertiggestellt. Im Auftrag der Regierung des Bundesstaats Victoria betreiben wir die Gebäude nun über 25 Jahre.

In Deutschland ist das Interesse an Public Private Partnership (PPP) im öffentlichen Hochbau weiter gestiegen. Hier haben wir im vergangenen Jahr den Auftrag erhalten, im Rahmen eines PPP-Modells die Justizvollzugsanstalt in Burg bei Magdeburg zu planen, zu finanzieren, zu errichten und über einen Zeitraum von 25 Jahren zu betreiben. Dabei werden zum ersten Mal in Deutschland alle nichthoheitlichen Leistungen bei Erstellung und Betrieb einer Justizvollzugsanstalt vollständig privatisiert. Die Immobilie mit 650 Haftplätzen steht 2009 zur Verfügung. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf 100 Mio. €, der Eigenkapitaleinsatz von Bilfinger Berger beträgt 8 Mio. €.

| Projekte der Bilfinger Berger BOT GmbH | Investitions- volumen | Anteil Bilfinger Berger | Eigenkapital- anteil Bilfinger Berger | Konsolidierungs- methode | Projektstatus | Konzessions- dauer |
|---|--------------------------|----------------------------|---|-----------------------------|---------------|-----------------------|
| | in Mio. € | in % | in Mio. € | | | |
| Verkehrsinfrastruktur | | | | | | |
| M6, Ungarn | 482 | 40 | 19,2 | at equity konsolidiert | in Betrieb | 2006 – 2026 |
| Kicking Horse Pass, Kanada | 100 | 100 | 7,7 | voll konsolidiert | in Bau | 2007 – 2030 |
| M1 Westlink, Nordirland | 235 | 75 | 11,4 | voll konsolidiert | in Bau | 2007 – 2036 |
| E18 Highway, Norwegen | 453 | 50 | 8,9 | at equity konsolidiert | in Bau | 2009 – 2034 |
| Golden Ears Bridge, Kanada | 600 | 100 | 33,8 | voll konsolidiert | in Bau | 2009 – 2041 |
| Hochbau | | | | | | |
| Liverpool & Sefton Clinics, Großbritannien | 20 | 24 | 0,4 | at equity konsolidiert | in Betrieb | 2004 – 2030 |
| Barnet & Harringey Clinics, Großbritannien | 24 | 24 | 0,3 | at equity konsolidiert | in Betrieb | 2005 – 2031 |
| Gloucester Hospital, Großbritannien | 60 | 50 | 2,8 | at equity konsolidiert | in Betrieb | 2005 – 2034 |
| Kreishaus Unna, Deutschland | 24 | 90 | 2,8 | voll konsolidiert | in Betrieb | 2006 – 2031 |
| Victoria Prisons, Australien | 150 | 100 | 16,9 | voll konsolidiert | in Betrieb | 2006 – 2031 |
| Bedford Schools, Großbritannien | 41 | 80 | 3,4 | voll konsolidiert | in Betrieb | 2006 – 2035 |
| Coventry Schools, Großbritannien | 36 | 80 | 2,9 | voll konsolidiert | in Bau | 2007 – 2035 |
| Kent Schools, Großbritannien | 155 | 60 | 8,0 | voll konsolidiert | in Bau | 2007 – 2035 |
| Royal Women's Hospital, Australien | 198 | 100 | 11,0 | voll konsolidiert | in Bau | 2008 – 2033 |
| Justizvollzugsanstalt Burg, Deutschland | 100 | 90 | 7,6 | voll konsolidiert | in Bau | 2009 – 2034 |
| | | | 137,1 | | | |

Im August 2006 wurde der Sitz der Kreisverwaltung in Unna feierlich seiner Bestimmung übergeben. Das von Bilfinger Berger komplett sanierte und erweiterte Verwaltungsgebäude wird nun durch den Konzern über einen Zeitraum von 25 Jahren betrieben. Die Maßnahme hat ein Investitionsvolumen von 24 Mio. € und beinhaltet auch die Instandhaltung von zwei weiteren Immobilien des Kreises in der nordrhein-westfälischen Stadt.

Im vergangenen Jahr haben wir die Aufträge Justizzentrum in Chemnitz sowie Schulen in Halle an der Saale erhalten, die wir als privatwirtschaftliche Projekte ohne Einsatz von Eigenkapital verwirklichen. Solche PPP-Projekte werden von unserer Hochbausparte ausgeführt und zählen nicht zu unserem Betreiberportfolio.

Anzahl und Größe neuer privatwirtschaftlicher Vorhaben auf dem deutschen Markt nehmen stetig zu. Derzeit befinden sich etwa 40 Projekte mit einem Investitionsvolumen von über einer Milliarde Euro in Bau oder Betrieb, mehr als 130 weitere sind in Planung. Die Effizienzgewinne über den Lebenszyklus der Bauwerke betragen für die öffentliche Hand im Vergleich zur herkömmlichen Beschaffung bis zu

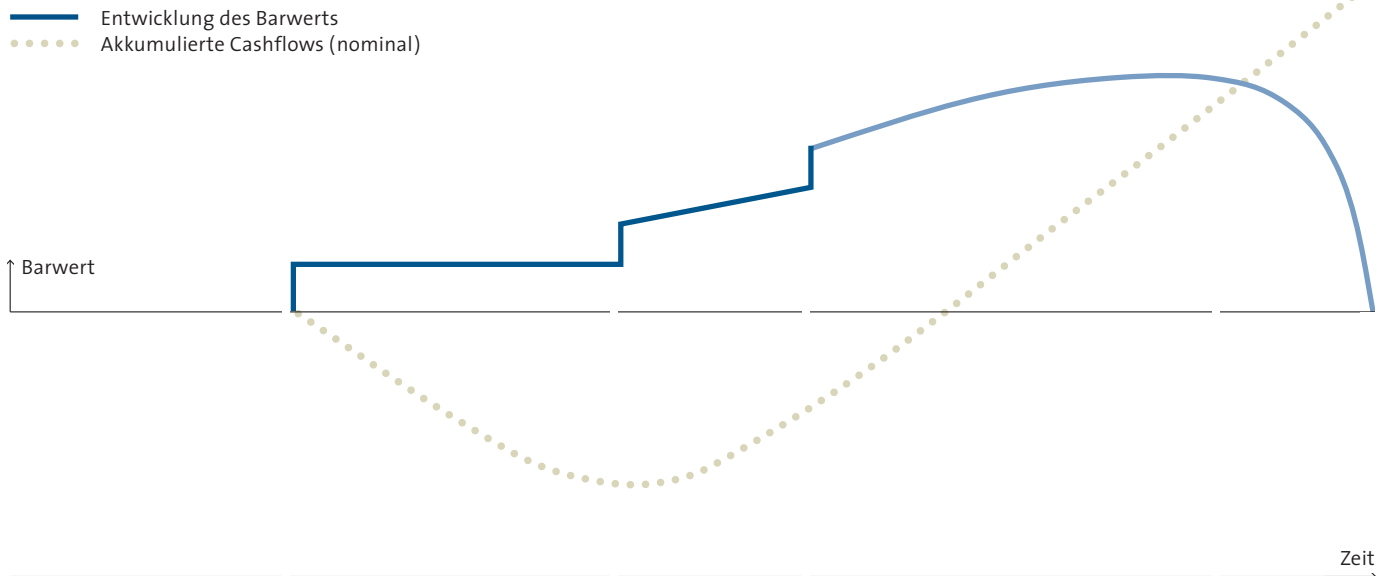
20 Prozent. Die Bundesregierung hat wiederholt die Zielvorstellung geäußert, dass künftig 15 Prozent der Investitionen von Bund, Ländern und Kommunen auf Grundlage von PPP erfolgen sollen.

Ausblick

Wir rechnen auch künftig mit einer positiven Dynamik im Geschäftsfeld Betreiberprojekte. Perspektiven in der Verkehrsinfrastruktur bieten die lebhaften Märkte in Kanada sowie in ausgewählten Staaten im europäischen Ausland. Die nach wie vor zögerliche Entwicklung in Deutschland, wo lediglich erste Projekte nach dem A-Modell als Pilotvorhaben auf den Weg gebracht wurden, stimmt nur verhalten optimistisch. Dagegen ist hierzulande der Durchbruch im öffentlichen Hochbau gelungen. Die britischen Inseln und Australien bleiben weitere interessante Märkte in diesem Sektor. Dort rechnen wir unverändert mit einer deutlichen Ausweitung unseres Betreibergeschäfts.

Wir verfolgen im Segment Betreiberprojekte eine langfristig angelegte Wachstumsstrategie. Unser Projektportfolio verfügt über gute Ertragsperspektiven, sein Marktwert liegt deutlich über dem Buchwert des eingezahlten Eigenkapitals. Wir werden über die Laufzeit der Projekte stabile Cashflows und attraktive Eigenkapitalrenditen erzielen. Zudem lässt der geringe Reifegrad unseres Portfolios einen überproportionalen Anstieg seines Werts erwarten. Neben dem langfristigen Engagement bleibt die Veräußerung einzelner Projekte eine weitere Handlungsoption, um überproportionale Wertzuwächse in frühen Phasen im Lebenszyklus von Betreiberprojekten zu realisieren.

Entwicklung Barwert und akkumulierte Cashflows (Stand 12 / 2006)



| | | | | Zeit → |
|---|--|------------------------------------|---|------------------|
| Bevorzugter Bieter (3) | Bau (8) | Anlauf (3) | Ertrag (4) | Reife (0) |
| Borders Schools, Großbritannien | E 18 Highway, Norwegen | Bedford Schools, Großbritannien | Barnet & Harringey Clinics, Großbritannien | |
| Clackmannanshire Schools, Großbritannien | Golden Ears Bridge, Kanada | M6, Ungarn | Gloucester Hospital, Großbritannien | |
| East Down & Lisburn Education Institute, Großbritannien | Justizvollzugsanstalt Burg, Deutschland | Victoria Prisons, Australien | Kreishaus Unna, Deutschland | |
| | Coventry Schools, Großbritannien | | Liverpool & Sefton Clinics, Großbritannien | |
| | Kent Schools, Großbritannien | | | |
| | Kicking Horse Pass, Kanada | | | |
| | M1 Westlink, Nordirland | | | |
| | Royal Women's Hospital, Australien | | | |