

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Irmingard Schewe-Gerigk und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) im Verkehrs- und Bauwesen

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD wurde vereinbart, dass das erst 2005 verabschiedete ÖPP-Beschleunigungsgesetz bereits Anfang 2007 novelliert werden soll. Die Bundesregierung hat aus diesem Grund eine PPP-Task Force eingerichtet, die Pilotprojekte beratend begleitet, Grundsatz- und Koordinierungsaufgaben leitet und Öffentlichkeitsarbeit und Wissenstransfer gewährleistet. Am 22. April 2007 ist von den Fraktionen der CDU/CSU und SPD eine abschließende Klausurtagung geplant.

Als wichtiges Anwendungsgebiet von ÖPP gelten neben dem Verkehrswegebau die Errichtung, Modernisierung, Sanierung oder Betrieb von Gebäuden durch private Partner für öffentliche Auftraggeber. Erste Erfahrungen und Bewertungen mit ÖPP in Deutschland liegen vor. Schwerwiegende Bedenken zum aktuellen ÖPP-Verfahren äußerten unter anderem die Präsidentinnen und Präsidenten der deutschen Rechnungshöfe. Sie warnten im vergangenen Jahr vor den langfristigen finanziellen Risiken von ÖPP-Projekten für die öffentlichen Haushalte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Haben Evaluierungen der Beschleunigungswirkungen des ersten ÖPP-Beschleunigungsgesetzes seit seiner Inkraftsetzung am 1. September 2005 stattgefunden, und wenn ja, wann werden deren Ergebnisse dem Deutschen Bundestag zur Verfügung gestellt?
2. Welche Beschleunigungen von ÖPP-Projekten konnten durch das erste ÖPP-Beschleunigungsgesetz erzielt werden?
3. Wie weit sind die Vorbereitungen zur Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes fortgeschritten?
Wann ist mit der parlamentarischen Behandlung und mit Inkrafttreten des Gesetzes zu rechnen?
4. Welcher Nachbesserungsbedarf wird nach den Erfahrungen mit dem ersten ÖPP-Beschleunigungsgesetz gesehen?
5. Welche inhaltlichen Schwerpunkte soll das novellierte ÖPP-Beschleunigungsgesetz enthalten?
6. Beraten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Banken, Bauunternehmen, Anwaltskanzleien, Unternehmensberatern und anderen direkt von ÖPP-Projekten Begünstigten die Arbeitsgruppen der großen Koalition im Deutschen Bundestag und in den Bundesministerien sowie der Task Force?

7. Sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Privatwirtschaft für die Erarbeitung des neuen ÖPP-Beschleunigungsgesetzes an die zuständigen Bundesministerien versetzt bzw. ausgeliehen worden?
Wenn ja, um welche und wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter welcher Unternehmen in welchen Ministerien handelt es sich?
Wer trägt die Kosten für diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzungen der Risiken von ÖPP-Projekten durch die deutschen Rechnungshöfe (z. B. Konferenz der Präsidentinnen und Präsidenten der Rechnungshöfe am 3. und 4. Mai 2006 oder Jahresbericht 2006 des Bayrischen Landesrechnungshofs) und wie gedenkt sie, darauf zu reagieren?
9. Wie ist der aktuelle Stand der A- und F-Modelle im Fernstraßenbau nach den einzelnen Projekten aufgeschlüsselt?
10. Sind über die aktuell in der Diskussion befindlichen A- und F-Modelle weitere Modelle geplant?
11. Welche Auswirkungen haben die nicht eingetretenen Prognosen für die bisher realisierten F-Modellprojekte mit der Warnowquerung in Rostock und dem Herrentunnel in Lübeck für die öffentlichen und privaten Auftraggeber?
12. Inwieweit sind die Nachfrageprognosen für die anderen F-Modellprojekte nach den negativen Erfahrungen mit den vorgenannten Modellprojekten angepasst worden?
13. Sollen im Rahmen der Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes auch größere (längere) Verkehrsprojekte als F-Modell geplant, gebaut und betrieben werden dürfen, als es heute der Fall ist?
Wenn ja, welche Straßenkategorien sollen zusätzlich als F-Modell betrieben werden dürfen, und wie lang sollen Streckenabschnitte derartiger Verkehrsprojekte zukünftig sein dürfen?
14. Inwieweit wären bestehende F- und A-Modelle mit der Einführung einer Pkw-Vignette oder einer entfernungsabhängigen Pkw-Maut zu einem späteren Zeitpunkt vereinbar?
15. In welchen Branchen und in welchen Bundesländern gibt es derzeit wie viele ÖPP-Projekte in der Planung bzw. in der Umsetzung?
16. Wie hoch ist das Gesamtvolumen dieser Investitionen, aufgeschlüsselt nach Projekten?
17. In welcher Weise wird der Verlauf von ÖPP-Projekten untersucht?
Gibt es ein Monitoring-Programm oder ist ein solches beabsichtigt?
18. In welcher Weise wurden und werden langfristige finanzielle Belastungen der öffentlichen Hand ermittelt?
19. In welchen Kommunen mussten für welche Projekte Kredite in welcher Höhe aufgenommen werden?
In welcher Weise wurden die Zinsen für diese Kredite in die jeweiligen Machbarkeitsstudien einbezogen?
20. In welcher Weise werden Effizienzgewinne gegenüber der konventionellen Finanzierung kalkuliert?
21. Sind für die Projekte, in denen ÖPP zur Anwendung kommen soll, so genannte Public Sector Comparators (PSC) errechnet worden, die einen seriösen Vergleich der Kosten ermöglichen sollen?

22. Welche PSC sind der Bundesregierung bekannt?
23. Werden auch die langfristigen Risiken von ÖPP-Projekten erfasst?
Wenn ja, auf welche Weise?
24. Gibt es gescheiterte ÖPP-Projekte?
Wenn ja, wie werden diese untersucht und ausgewertet?
25. Wird die Einrichtung von Kompetenzzentren in den Ländern weiter verfolgt?
Wenn ja, wie ist der Stand der Vorbereitungen?
Wenn nein, aus welchem Grund nicht?
26. Wie bewertet die Bundesregierung die Erforderlichkeit, bundesweit einheitliche Standards zur Überprüfung durch die kommunalen Aufsichtsbehörden einzuführen?
27. Auf welche Weise nimmt die Bundesregierung Einfluss auf die Bundesländer, einheitliche Rahmen für ÖPP-Projekte in den Kommunen zu setzen?
28. Wie bewertet die Bundesregierung die kommunale Aufsicht für ÖPP-Projekte in Nordrhein-Westfalen?
29. Inwieweit hat sich die letzte Föderalismusreform auf die bundesgesetzliche Kompetenz im Hinblick auf Vorgaben für kommunale ÖPP-Projekte ausgewirkt?
30. In welcher Weise wird bei der Bedarfsanalyse für ein ÖPP-Projekt die demografische Entwicklung mit einbezogen?
31. Wie bewertet die Bundesregierung die realen Mitwirkungs- und Überprüfungsmöglichkeiten insbesondere der kommunalen Träger bei ÖPP-Projekten?
32. Inwieweit sind die kommunalen Aufsichtsbehörden und Gremien aufgrund ihrer angespannten Personalsituation in der Lage, ÖPP-Projekte in ihrer Komplexität und langfristigen Konsequenz zu überprüfen?
33. Wie bewertet die Bundesregierung die interkommunale Konkurrenzsituation vor dem Hintergrund unterschiedlicher landesrechtlicher Regelungen für ÖPP?
Sieht die Bundesregierung in diesem Bereich einen Handlungsbedarf, um die Chancengleichheit der Kommunen zu gewährleisten?
34. Wo sieht die Bundesregierung verfassungsrechtliche Grenzen für die Anwendung von ÖPP?
35. Wie bewertet die Bundesregierung die langfristigen Belastungen durch ÖPP-Projekte vor dem Hintergrund der angespannten finanziellen Situation der Kommunen?
36. Wie bewertet die Bundesregierung den Sachverhalt, dass langfristige finanzielle Bindung staatlicher Organe im Rahmen von ÖPP-Projekten die Handlungsspielräume der öffentlichen Seite über lange Zeit einschränken?
Welche verfassungsrechtlichen Probleme können entstehen?
37. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die Beteiligung des Mittelstandes an ÖPP-Projekten zu verbessern?
38. Wie bewertet die Bundesregierung den Sachverhalt, dass ÖPP-Projekte für Kommunen zwar erst ab einem Investitionsvolumen von 20 Mio. Euro wirtschaftlich sein sollen (difu Bericht 1 und 2/2005), das durchschnittliche Investitionsvolumen jedoch nur bei 13 bis 16 Millionen liegt („Public

Private Partnership Projekte“ Studie des difu im Auftrag der PPP-Task Force im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, September 2005)?

Wie erklärt sich die Bundesregierung diesen Widerspruch?

39. Wie bewertet die Bundesregierung die Belastung der öffentlichen Träger dadurch, dass deren Personal langfristig zur Kontrolle und Begleitung von ÖPP-Verträgen gebunden ist?

Welche Erfahrungen gibt es hierzu?

40. Inwieweit sind die öffentlichen Auftraggeber gegen die Insolvenz von ÖPP-Vertragspartnern abgesichert?

41. Wie bewertet die Bundesregierung die Ausstiegsmöglichkeiten aus ÖPP-Verträgen für die öffentlichen Auftraggeber angesichts der Tatsache, dass deren Haushalte sehr langfristig durch ÖPP-Verträge gebunden werden?

Sind die Ausstiegsmöglichkeiten für die öffentliche Seite ausreichend abgesichert?

42. Wie schätzt die Bundesregierung das Konfliktpotenzial für juristische Auseinandersetzungen aufgrund von ÖPP-Verträgen ein?

43. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr, dass ÖPP-Projekte überdimensioniert sind?

Wie kann dieser Gefahr vorgebeugt werden?

44. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr, dass Sozialstandards durch ÖPP-Projekte unterlaufen werden?

Welche Festsetzungen sind vorgesehen, um Sozialdumping zu vermeiden?

45. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr, dass Planungsstandards sowie die Vorgaben der HOAI durch die privaten Partner unterlaufen werden. Sind der Bundesregierung diesbzügliche Klagen der Architekten- und Ingenieurverbände bekannt?

Wenn ja, wie bewertet sie diese Beschwerden?

46. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko, dass in ÖPP-Projekten Verfassungsvorgaben wie die Gleichstellung von Frauen und Männern nicht ausreichend berücksichtigt werden?

47. Plant die Bundesregierung eine Informationsplattform für kommunale Entscheidungsträger, in denen z. B. Musterverträge für bestimmte ÖPP-Formen eingestellt werden?

48. Wo liegen die ökonomischen und haushalterischen Grenzen für ÖPP?

Welche Bereiche öffentlicher Daseinsvorsorge eignen sich aus Sicht der Bundesregierung ausdrücklich nicht für ÖPP?

49. Welche Anreize für Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien können in der Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes festgesetzt werden, und welche beabsichtigt die Bundesregierung zu verankern?

Berlin, den 2. Februar 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion