

## Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),  
Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/6206 –**

### **Ausgestaltung von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der ehemalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt kündigte 2015 und 2017 an, dass ÖPP-Projekte „mittelstandsfreundlicher“ ausgestaltet werden sollten ([www.deutschlandfunkkultur.de/oeffentlich-private-partnerschaften-pleiten-pech-und-pannen.976.de.html?dram:article\\_id=310179](http://www.deutschlandfunkkultur.de/oeffentlich-private-partnerschaften-pleiten-pech-und-pannen.976.de.html?dram:article_id=310179); [www.epochtimes.de/politik/deutschland/neue-oepplaeue-dobrindts-sorgen-fuer-aerger-a2168131.html](http://www.epochtimes.de/politik/deutschland/neue-oepplaeue-dobrindts-sorgen-fuer-aerger-a2168131.html)). Dieses Ziel hatte sich die Regierungskoalition bereits im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD von 2013 gesetzt: „Wir gestalten ÖPP mittelstandsfreundlicher aus.“ ([www.bundesregierung.de/resource/blob/72488/336570/be89704c0e89fe01a1594f00c5acc938/2013-12-17-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1](http://www.bundesregierung.de/resource/blob/72488/336570/be89704c0e89fe01a1594f00c5acc938/2013-12-17-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1), S. 40). Ein entsprechender Bericht über die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von ÖPP-Projekten wurde bis heute nicht veröffentlicht.

Öffentlich-Private-Partnerschaften sind, auch wenn sie mittelstandsfreundlich angepasst werden, intransparent und demokratisch schwer zu kontrollieren. Selbst Abgeordneten des Deutschen Bundestages wird der Zugang zu wichtigen Unterlagen wie den Verträgen oder den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durch die Bundesregierung versagt. Die Privatisierung staatlicher Infrastruktur ist nicht nur ein demokratisches Problem, sondern sie ist nach Ansicht der Fragesteller gerade im Verkehrsbereich unwirtschaftlich. Wo im staatlichen Betrieb vor allem das Gemeinwohlinteresse überwiegt, überwiegt im privaten Betrieb der Wunsch nach Rendite und Gewinnen. Dies führt entweder zu höheren Kosten für den Staat oder zu Qualitätsverlusten, oft zu beidem.

1. Welche konkreten Maßnahmen und Projekte hat die Bundesregierung seit 2013 auf den Weg gebracht, um ihr Ziel einer mittelstandsfreundlichen Ausgestaltung von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften voranzutreiben, und welche Maßnahmen und Projekte wurden bisher mit welchen Ergebnissen umgesetzt?
2. Inwiefern hat die Bundesregierung den Forschungsbericht „ÖPP-Infrastrukturprojekte und Mittelstand“ und die gewonnenen Erkenntnisse zu möglichen Veränderungen der Beschaffungs- und Finanzierungsmodelle zum Anlass genommen, Öffentlich-Private-Partnerschaften und/oder die Beschaffungs- und Finanzierungsmodelle zu verändern, und wenn ja, inwiefern hat sie diese verändert?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund ihres Ziels einer mittelstandsfreundlichen Ausgestaltung von ÖPP-Projekten auch im Bereich der Projektfinanzierung das sogenannte Forfaitierungsmodell und das „Mogendorfer-Modell“?  
  
Wurde bereits geprüft, ob und inwieweit solche Modelle zur Anwendung kommen könnten, und wenn ja, mit welchen Prüfergebnissen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde die Studie „Alternative Geschäfts- und Finanzierungsmodelle bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau“ erstellt. Die vom Zentralverband Deutsches Baugewerbe (ZDB) in Auftrag gegebene Studie „ÖPP- Infrastrukturprojekte und Mittelstand“ (2016) wurde dabei in die Überlegungen einbezogen. Im Ergebnis wurden das Erhaltungsmodell und der erweiterte Funktionsbauvertrag als besonders mittelstandsg geeignete ÖPP-Modelle entwickelt.

Die in der ZDB-Studie angeführten Forfaitierungsmodelle, auch die Sonderform des Mogendorfer Modells, in denen eine Einredev er z i c h t s e r k l ä r u n g vorgesehen ist, sind aus Sicht des BMVI nicht zielführend, da die mit der anteiligen Finanzierung verbundene Kontrollfunktion der Kapitalgeber verloren ginge und dies zu einer erheblichen Reduzierung der durch die Finanzierung geschaffenen Anreize für eine leistungsorientierte Projektumsetzung führen würde.

Die ZDB-Studie benennt darüber hinaus die Herauslösung des Betriebsdienstes und ein maximales Projektvolumen von 160 Mio. Euro als Kriterien für mittelstandsfreundliche ÖPP-Projekte. Bereits in der im April 2015 durch Bundesminister a. D. Alexander Dobrindt bekannt gegebenen „Neuen Generation“ sind Bundesstraßen- und Erhaltungsprojekte benannt worden, die in der konkreten Projektgestaltung hinsichtlich ihres Anspruchs und Umfangs als mittelstandsg e e i g n e t eingeschätzt werden.

4. Welchen Umfang hatten bei den seit 2013 ausgeschriebenen ÖPP-Projekten im Bereich der Straßeninfrastruktur jeweils die ausgeschriebenen Streckenlängen, und wie lang waren die Strecken der fertiggestellten ÖPP-Projekte jeweils (bitte nach Einzelprojekt, ausgeschriebenen Streckenlängen, finalen Streckenlängen nach Fertigstellung, Anschlussstellen und Jahr der Ausschreibung sowie Jahr der Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme differenziert darstellen)?
5. Welche Vertragslaufzeit hatten die seit 2013 ausgeschriebenen ÖPP-Projekten im Bereich der Straßeninfrastruktur jeweils (bitte nach Einzelprojekt, Vertragslaufzeiten, Anschlussstellen und Jahr der Ausschreibung sowie Jahr der Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme differenziert darstellen)?
6. Welchen Umfang hatten bei den seit 2013 ausgeschriebenen ÖPP-Projekten im Bereich der Straßeninfrastruktur jeweils die ausgeschriebenen Projektvolumina jeweils (bitte nach Einzelprojekt, Projektvolumina, Streckenlängen, Anschlussstellen und Jahr differenziert darstellen)?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

<b>Gepl. Gesamtausgaben zum Financial Close</b>	1.548.558 T€	1.160.036 T€	925.871 T€	1.360.232 T€	1.414.337 T€	voraussichtl. rd. 2,1 Mrd. €	voraussichtl. rd. 1,1 Mrd. €	voraussichtl. rd. 70 Mio. €
<b>Betriebsstrecke</b>	rd. 59 km	rd. 77 km	rd. 60 km	rd. 47 km	rd. 65 km	rd. 76 km	rd. 62 km	rd. 12 km
<b>Ausbau-/Neubau-strecke</b>	rd. 65 km	rd. 33 km	rd. 29 km	rd. 26 km	rd. 30 km	rd. 71 km	rd. 31 km	rd. 6 km
<b>Laufzeit</b>	30 Jahre	30 Jahre	30 Jahre	30 Jahre	30 Jahre	30 Jahre	30 Jahre	30 Jahre
<b>Fertigstellung Bau</b>	28.12.2018 (geplant)	31.10.2019 (geplant)	30.11.2020 (geplant)	30.06.2022 (geplant)	Ende 2022 (geplant)	Bauphase ca. 5 ½ Jahre	Bauphase ca. 4 Jahre	Bauphase ca. 1 ½ Jahre
<b>Vertragsbeginn</b>	01.09.2014	01.12.2016	01.05.2017	01.01.2017	01.03.2018	voraussichtl. Anfang 2019	voraussichtl. Anfang 2020	voraussichtl. Anfang 2020
<b>Vergabestart</b>	14.12.2011	02.08.2013	11.04.2014	06.09.2014	29.05.2015	11.10.2016	28.02.2018	31.03.2018
<b>Projektbezeichnung</b>	A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm	A 94 Forstinning – Markt	A 7 AS Göttingen – AS Bockenem	A 6 AS Wiesloch/ Rauenberg – AK Weinsberg	A 10/A 24 AS Neuruppin – AD Pankow	A 3 AK Fürth/Erlangen – AK Bielried	A 49 AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar	B 247 AS Leinefelde-Worbis (A 38) – Dingelstädt

7. Inwiefern hat die Bundesregierung im Zuge der Ausgestaltung von ÖPP-Projekten im Bereich der Straßeninfrastruktur ab 2013 geprüft, wie sich eine Herauslösung einzelner Leistungsbereiche (bspw. des Betriebsdienstes oder der Bauhaltung) auf den Zugang mittelständischer Bauunternehmer zu ÖPP-Projekten auswirken würde?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Inwiefern hat die Bundesregierung seit 2013 eine Standardisierung der Vertragsunterlagen für ÖPP-Projekte im Bereich der Straßeninfrastruktur vorangetrieben?

Bei dem aktuell vorrangig verfolgten Verfügbarkeitsmodell finden die Vertragsstrukturen seit der Entwicklung dieses Modells in den jeweiligen Ausschreibungen weitgehend unverändert Verwendung. Nach Auffassung des BMVI gewährleistet der Standard eine ausgewogene Vertragsgestaltung mit einer angemessenen Verteilung der Verantwortlichkeiten zwischen den Projektpartnern.

9. Wie hoch waren die Zahlungen an in ÖPP-Vergabeverfahren im Bereich der Straßeninfrastruktur unterlegene Bieter seit 2013 (bitte nach ÖPP-Vergabeverfahren, Projektvolumina der Ausschreibung, Anschlussstellen, Streckenlängen und den Zahlungen je Projekt sowie insgesamt nach Jahren differenziert darstellen)?

In der folgenden Tabelle sind die pauschalen Entschädigungsbeträge der jeweiligen ÖPP-Projekte für Bewerber, die ein bedingungsgemäßes (Erstes) Angebot eingereicht haben, aber nicht als bevorzugte Bieter ausgewählt worden sind sowie für den unterlegenen bevorzugten Bieter, mit dem Verhandlungen geführt worden sind bzw. der ein bedingungsgemäßes endgültiges Angebot eingereicht hat, dargestellt.

Projektbezeichnung	Vergabestart	Entschädigung (Erstes) Angebot	Anzahl Zahlungen	Entschädigung endgültiges Angebot	Anzahl Zahlungen
A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm	14.12. 2011	150 T€	2	300 T€	1
A 94 Forstinning – Markt	02.08. 2013	150 T€	2	300 T€	1
A 7 AS Göttingen – AS Bockenem	11.04. 2014	150 T€	1	300 T€	1
A 6 AS Wiesloch/ Rauenberg – AK Weinsberg	06.09. 2014	150 T€	1	300 T€	1
A 10/A 24 AS Neuruppin – AD Pankow	29.05. 2015	150 T€	1	300 T€	1

10. Welche ÖPP-Vergabeverfahren im Bereich der Straßeninfrastruktur hat die Bundesregierung seit 2013 abgebrochen, was waren hierfür jeweils die Gründe, und welche dieser Verfahren wurden aus welchen Gründen in einem anderen Umfang erneut durchgeführt (bitte nach ÖPP-Vergabeverfahren, Projektvolumina der ersten bzw. zweiten Ausschreibung, ersten bzw. zweiten Streckenlängen, Anschlussstellen und Abbruchgründen je Projekt sowie insgesamt nach Jahren differenziert darstellen)?

Es wurden keine ÖPP-Vergabeverfahren abgebrochen.

11. Wie hat sich die Anzahl der mittelständischen Unternehmen mit weniger als 1 000 Beschäftigten und der mittelständischen Unternehmen mit weniger als 500 Beschäftigten, die als Konsortialpartner in ÖPP-Projekten im Bereich der Straßeninfrastruktur aktiv sind, seit 2013 entwickelt (bitte Anzahl, Jahr, Beschäftigtenanzahl und Beteiligung an konkretem ÖPP-Projekt differenziert darstellen)?

Mittelständische Bauunternehmen mit weniger als 1 000 Beschäftigten sind nach Kenntnis der Bundesregierung nicht auf Konsortialebene der ÖPP-Projekte aktiv. In der folgenden Tabelle sind die ÖPP-Projekte mit Beteiligung mittelständischer Bauunternehmen auf Konsortialebene dargestellt. Eine Information über die Anzahl der Beschäftigten liegt der Bundesregierung nicht vor.

<b>Projektbezeichnung</b>	<b>Konzessions-/ Vertragsbeginn</b>	<b>Beteiligtes mittelständisches Bauunternehmen</b>
A 8 Augsburg/West – München/Allach	01.05.2007	Berger Bau GmbH
A 1 AK Bremen – AD Buchholz	04.08.2008	JOHANN BUNTE Bauunternehmung GmbH & Co. KG
A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm	01.09.2014	KEMNA BAU Andreae GmbH & Co. KG
A 94 Forstinning – Markt	01.12.2016	Berger Bau GmbH
A 6 AS Wiesloch/ Rauenberg – AK Weinsberg	01.01.2017	JOHANN BUNTE Bauunternehmung GmbH & Co. KG





