



vom 28. April 2016

Der Baugewerbeverband Schleswig-Holstein informiert:

Baugewerbe im Straßen- und Hochbau von Politik nicht abhängen lassen

Studie "ÖPP-Infrastrukturprojekte und Mittelstand" an Parteien übergeben

Kiel. Die Finanzierung von Autobahnen und Fernstraßen durch ÖPP verhindert die Beteiligung des Mittelstandes und reduziert den Wettbewerb. Das ist das Ergebnis einer Studie, die der Baugewerbeverband Schleswig-Holstein an die Landtagsparteien übergeben hat. Damit weist die Bauwirtschaft ihre vorgetragene Sorge nun wissenschaftlich belegt nach und signalisiert weiteren intensiven Gesprächsbedarf mit der Politik.

Der Politik ist bekannt, dass der Mittelstand bei ÖPP im Bereich Infrastrukturmaßnahmen unzureichend am milliardenschweren Wettbewerb beteiligt ist. Und Gefahr läuft, dass bei solchen Tranchen nur noch die europäischen Baukonzerne beteiligt werden. Bundesminister Alexander Dobrindt setzt dennoch zunehmend auf Öffentlich-Private-Partnerschafts-Projekte (ÖPP) im Autobahnbau. Wie weit die Planungen hierzu gehen, lässt sich im Internet nachlesen bei der planungsverantwortlichen DEGES* und dem BMVI**. Dabei übergibt der Staat die Finanzierung für den Bau und den Betrieb von langen Streckenabschnitten an private Konsortien. Über eine Laufzeit von um 30 Jahre werden diese Kosten samt Rendite über Mautsysteme oder über Amortisationszahlungen des Auftraggebers öffentliche Hand erstattet.

„Die großen Projektvolumina, die häufig mehr als eine Milliarde Euro betragen und die lange Laufzeit machen es mittelständischen Unternehmen nahezu unmöglich, bei diesen Infrastrukturprojekten mitzubieten. Bei einer konventionellen Vergabe von Infrastrukturprojekten könnten etliche mittelständische Straßenbauunternehmen ein wettbewerbsfähiges Angebot abgeben. Problematisch ist auch die Verdrängung von Aufträgen zur Instandhaltung und Sanierung, wenn alles nur noch in einer Konzernhand liegt“, sagt Georg Schareck. Der Hauptgeschäftsführer des Baugewerbeverbandes Schleswig-Holstein (BGV SH) verweist dabei auf langwierige Verhandlungen und Probleme wie bei der A7 in Schleswig-Holstein.

Der leistungsfähige heimische Mittelstand werde bei ÖPP in der derzeitigen Form vom Wettbewerb ausgeschlossen. Das schade den Betrieben mit ihren gut qualifizierten Mitarbeitern und Nachwuchskräften. Letztlich schade es auch dem Steuerzahler, weil Wettbewerb der Anbieter kaum stattfindet und Verträge, da nicht öffentlich-rechtlich, einer Kontrolle entzogen würden. Kritisch sei auch das zu bezahlende Betriebs- und Instandhaltungsrisiko zugunsten der Betreiber.





vom 28. April 2016

Der Baugewerbeverband Schleswig-Holstein informiert:

Vor diesem Hintergrund hatte der Zentralverband des Deutschen Baugewerbes (ZDB) ein Forschungsvorhaben zum Geschäftsmodell der ÖPP im Bereich der Bundesfernstraßen sowie die Auswirkungen auf mittelständische Unternehmen in Auftrag gegeben. Untersucht werden sollte, ob und unter welchen Bedingungen mittelständische Unternehmen als ÖPP-Nehmer (auf Konsortialebene) bei Bundesautobahnen und Fernstraßen auftreten können. Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens des Lehrstuhls für Infrastruktur- und Immobilienmanagement am Institut für Bauwirtschaft und Baubetrieb der TU Braunschweig liegen jetzt vor.

Für die BGV-Mitgliedsbetriebe hat Schareck die Studie im Rahmen der Landtagssitzung am 27. April an die Landtagsfraktionen übergeben. Am 8. April war Schareck bereits mit Wirtschafts- und Verkehrsminister Reinhard Meyer zusammengetroffen. Bei allen Parteien des Landtags stößt das Thema auf großes Interesse. Im Fokus stehen dabei neben den Kosten vor allem der Mittelstand sowie die Einflussnahme und Kontrolle des Landtags und der Verwaltung auf die Ausgestaltung derartiger Projekte.

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass ÖPP in seiner jetzigen Form im Straßenbau als mittelstandsfeindlich und wettbewerbsverengend zu bezeichnen ist. Die Projektvolumina und die inkludierten Leistungsbereiche sind zu umfassend, die Vertragslaufzeit von 30 Jahren zu lang und der Aufwand zur Angebotslegung und das komplexe ÖPP-Vertragswerk zu aufwändig, hinzu kommt die Finanzierung bis zur Sicherheitengestellung. „Ein Mittelständler, selbst ein großes Unternehmen mit 60 bis 100 Mitarbeitern, kann sich die Kredite in den geforderten Größenordnungen kaum beschaffen oder sich für generationenübergreifende Laufzeiten festlegen“, so Schareck.

Eine Ausgestaltung von ÖPP-Modellen, die exakt auf die Bedürfnisse der mittelständischen Bauwirtschaft zugeschnitten sind und gleichzeitig die Anforderungen an Effizienz und Risikoallokation des öffentlichen Auftraggebers erfüllen, wird schwer möglich sein. Allerdings präsentiert das Gutachten Lösungsansätze, die für eine Verringerung der Projektanforderungen sorgen und den Markt für mittelständische Unternehmen öffnen.

„Grundsätzlich halten wir ÖPP, beispielsweise bei kleineren Projekten, für möglich und wünschenswert“, so Schareck. In den Größenordnungen wie derzeit beim Fernstraßenbau würden allerdings von der Politik Rahmenbedingungen geschaffen werden, die zu einem Verdrängungswettbewerb gegen die mittelständischen Bauunternehmen führten. Diese stünden im Widerspruch zum allgemein akzeptierten Grundsatz, bei öffentlichen Aufträgen vorrangig Fach- und Teillose zugunsten des Mittelstandes zu planen und zu vergeben.





vom 28. April 2016

Der Baugewerbeverband Schleswig-Holstein informiert:

Zu den geforderten Anpassungen gehören beispielsweise eine Herauslösung einzelner Leistungsbereiche aus dem ÖPP-Modell, eine deutliche Reduzierung der Finanzierungsvolumina und eine Erhöhung der Anschubfinanzierungen. Durch die Einführung eines Forfaitierungsmodells, eines Forderungskaufvertrages, kann der Leistungsfähigkeit der betrachteten Gruppe eher Rechnung getragen werden. „Wir brauchen eine Lösung, die den Mittelstand grundsätzlich berücksichtigt“, sagt Schareck.

Er befürchtet Auswirkungen auf andere Baubereiche, beispielsweise bei Schul- oder Klinikbauten, weil immer mehr Großunternehmen in den Markt unter 1 Mio. Investitionsvolumen drängen. „Wenn der öffentlichen Hand die Geldmittel für notwendige Infrastruktur- und Baumaßnahmen fehlen, ist ÖPP ein möglicher Weg. Dann brauchen wir auch nicht auf bis dato nicht ausfinanzierte Programme des Landes zu warten. Wir können die festgestellte Personalnot des Landes bei Planung und Durchführung mit eigenen Kompetenzen füllen“, so Schareck weiter.

Die Bauwirtschaft ist mit der Politik im Gespräch, auch in Schleswig-Holstein. Da bis dato allerdings keine für eine Verwaltung verlässlich bindenden Vorgaben im Rahmen des ÖffPrivZusG SH vorhanden sind, ist weiterhin Gesprächsbedarf gegeben. Wirtschafts- und Verkehrsminister Reinhard Meyer sagte bereits zu, dass er sich weiterhin dafür einsetzen werde, den Mittelstand bei ÖPP-Projekten einzubinden. Auch in den Parteien wird diesbezüglich diskutiert. Vom Parteitagsbeschluss bis zum Leitantrag im Landtag; auch im Wirtschafts- und Finanzausschuss des Landes ist ÖPP Thema.

Foto: Übergabe der Studie „ÖPP-Infrastrukturprojekte und Mittelstand“ an Vertreter der Parteien im Landtag (v.l.): Johannes Callsen (CDU), Georg Schareck, BGV SH, Katrin Fedowitz (SPD), Dr. Patrick Breyer (Piraten), Christopher Vogt (FDP)

Als Fotonachweis verwenden Sie bitte: BGV SH/Hilke Ohrt.

*<http://www.deges.de/Projekte/Bundesfern-und-Landesstrassenprojekte/Uebersicht-K207.htm>

**<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-karte.html>

