



**Bundesvereinigung
Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.**

Kaiserplatz 3
53113 Bonn
Tel.: 0228 91185-0
Fax: 0228 91185-22
www.bvmb.de
info@bvmb.de

Vereinsregister Bonn
Nr. 3079

15. September 2015
az/sk

BVMB • Kaiserplatz 3 • 53113 Bonn

Präsidentin des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Frau Carina Gödecke, MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

per E-Mail:
anhoerung@landtag.nrw.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/3006**

A02

„Finanzierung Bundesfernstraßenprojekte“ – Anhörung A 02 – 22.09.2015“

Sehr geehrte Frau Gödecke,

wir danken Ihnen für Ihre Einladung zur öffentlichen Anhörung Ihres Ausschusses am 22. September 2015 zum Antrag der CDU, Drucksache 16/8643 „Landesregierung muss innovative Modelle zur Finanzierung und zum Bau von Bundesfernstraßenprojekten voranbringen“.

Im Oktober 2014 haben 119 leistungsfähige und kompetente mittelständische Bauunternehmen, die bisher auch große Fernstraßenprojekte in den verschiedenen Bundesländern gebaut haben, eine Resolution gegen ÖPP im Bundesfernstraßenbau unterzeichnet.

ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau, wie sie derzeit praktiziert werden, sind mittelstandsfeindlich und werden von der mittelständischen Bauwirtschaft abgelehnt.

Der Wettbewerb um diese Projekte beschränkt sich auf eine geringe Anzahl von ausländischen Baukonzernen, in- und ausländischen Großbanken und Betreibern. Die Hauptursachen für die Ausgrenzung mittelständischer Bauunternehmen liegen in den nicht erfüllbaren Anforderungen im Finanzierungswettbewerb und den mittelstandsfeindlichen Rahmenbedingungen. Neben der Eigenkapitalproblematik bei der Projektfinanzierung zählen die hohen Präqualifikationsanforderungen und die exorbitant hohen Angebotsbearbeitungskosten zu den maßgeblichen Marktbarrieren für den Bau-Mittelstand.

Damit in NRW die Ihnen sicher bekannten mittelständischen Bauunternehmen wie beispielsweise HEITKAMP Erd- und Straßenbau GmbH, Bauunternehmung Gebr. Echterhoff GmbH & Co. KG, Heinz Schnorpfeil Bau GmbH, August Dohrmann GmbH, Heijmans Oevermann GmbH, Willy Dohmen GmbH & Co.KG, weiter existieren und ihre kompetenten Mitarbeiter weiter beschäftigen können, fordern wir eine Abkehr von bisherigen ÖPP-Modellen.

Es ist zu begrüßen, dass Herr Landesverkehrsminister Michael Groschek derzeit nach Möglichkeiten/Alternativen suchen lässt, wie beim Einsatz zusätzlichen privaten Kapitals eine Beteiligung mittelständischer Unternehmen ermöglicht werden kann.

Aus unserer Sicht sollten die Aufgabenbereiche eines ÖPP-Projektes so verteilt werden (Finanzierung, Planen/Bauen, bauliche Erhaltung, Betrieb), dass die Kompetenz dort verbleibt, wo sie sich über die Jahre ausgebildet hat und die Risiken derjenige trägt, der sie am besten beherrschen und minimieren kann.

Wir schlagen vor,

- die Finanzierung bei staatlichen Banken oder einer staatlichen Infrastrukturgesellschaft,
- die Planung und die Bauleistungen sowie die baulichen Erhaltungsleistungen während der Betriebsphase im Wettbewerb bei der örtlich ansässigen mittelständischen Bauwirtschaft und
- die betriebliche Erhaltung in den bewährten Händen des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) zu belassen.

Eine dauerhaft eingerichtete Infrastrukturgesellschaft in staatlicher Hand kann private Gelder verwalten, Projekte finanzieren und betreiben sowie Renditen für privates Kapital ausschütten.

Zu den Antragspunkten der CDU möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

Zu II.1:

Die Gründung einer oder mehrerer Infrastrukturgesellschaften zur Verkehrs-Finanzierung und -Planung wird von uns befürwortet. Sie ist bzw. sind jedoch zu 100 % in staatlicher Hand zu belassen.

Eine Privatisierung der Bundesfernstraßen ist aufgrund ihrer negativen Wirkung auf die Nutzer und den Bau-Mittelstand sowie der langfristig kostentreibenden Wirkung abzulehnen.

Zu II.2:

Zuerst einmal ist darauf hinzuweisen, dass die mittelständische Bauwirtschaft seit Jahrzehnten bei Generalunternehmervergaben von klassisch haushaltsfinanzierten Projekten im Bundesfernstraßenbau durch leistungsfähige Bietergemeinschaften für einen breiten Leistungswettbewerb zu Gunsten der öffentlichen Hand gesorgt hat und als Hauptunternehmer mit eigenem Stammpersonal Tausende von Kilometern Autobahn mit hoher Qualität und Pünktlichkeit neu- und ausgebaut hat.

Die Projekt-Erfahrungen zeigen, dass die derzeitigen ÖPP-Modelle im Bundesfernstraßenbau mittelstandsfeindlich sind und die Bildung von Oligopolen im Bundesfernstraßenbau fördern.

ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau haben folgende negative und damit existentielle Konsequenzen für die im Bundesfernstraßenbau tätigen mittelständischen Bauunternehmen:

1. Verdrängung in die oftmals ruinöse Nachunternehmerposition, teilweise sogar zum Lohn-dienstleister, der dann im Wettbewerb zu Niedriglohnunternehmen steht.
2. Abbau gut ausgebildeter, langjährig tätiger Facharbeiter, Meister und Ingenieure wegen fehlender Umsätze und Gewinne.
3. Reduzierung der gewerblichen Ausbildung im Straßen-, Tief- und Ingenieurbau.
4. Verlust der Wertschöpfung und Steuern in der Region und Verlagerung ins Ausland.
5. Verlust der Innovationskraft.

Zu II.3:

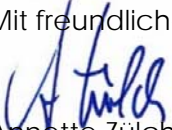
Wir halten bei der geplanten Strukturreform eine Stärkung und einen Ausbau der Kompetenz und der Kapazitäten bei Straßen.NRW für unbedingt erforderlich. Ausreichende Planungsmittel für den notwendigen Planungsvorlauf sind ebenfalls unbedingt erforderlich.

Zu II.4:

Bei einer Umgestaltung von Straßen.NRW im Zuge der Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft muss eine regionale, projektnahe Mitwirkung in der Bundesfernstraßengesellschaft erhalten bleiben.

Unsere Antworten zu dem überlassenen Fragenkatalog entnehmen Sie bitte der Anlage.

Mit freundlichen Grüßen



Annette Zülch, Dipl.-Ing.
Geschäftsführerin

Anlage



**Bundesvereinigung
Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.**

Kaiserplatz 3
53113 Bonn
Tel.: 0228 91185-0
Fax: 0228 91185-22
www.bvmb.de
info@bvmb.de

Vereinsregister Bonn
Nr. 3079

15. September 2015
az/sk

BVMB • Kaiserplatz 3 • 53113 Bonn

**Stellungnahme zum Fragenkatalog zum Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 16/8643 „Landesregierung muss innovative Modelle zur Finanzierung
und zum Bau von Bundesfernstraßenprojekten voranbringen“**

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
am 22.09.2015 in Düsseldorf**

Die Fragen Nr. 1 bis 18 möchten wir nachfolgend insgesamt beantworten:

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau sind intransparent. Es fehlt an einer Vergleichsgrundlage (Nr. 1, 5 und 7).

Die Finanzierung über staatliche Haushalte ist weitaus günstiger als über Privatkapital. Auch der Bundesrechnungshof verneint ausdrücklich die Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau.

Überlegungen zur Mobilisierung privaten Kapitals für öffentliche Infrastrukturvorhaben, insbesondere auch für die Finanzierung des Bundesfernstraßennetzes, begrüßt die mittelständische Bauwirtschaft (Nr. 2).

Die mittelständische Bauwirtschaft sieht mit großer Sorge, dass bei den Überlegungen zur Überwindung der Investitionsschwäche in der Verkehrsinfrastruktur zunehmend ÖPP-Projekte instrumentalisiert werden sollen. Die mittelständische Bauwirtschaft hat über Jahrzehnte bei haushaltsfinanzierten Ausschreibungen im Bundesfernstraßenbau ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber in- und ausländischen Baukonzernen unter Beweis gestellt und als Hauptunternehmer mit eigenem Stammpersonal Tausende von Autobahnkilometern mit hoher Qualität und Pünktlichkeit neu- und ausgebaut.

ÖPP-Projekte bisheriger Art werden stets nur an einige wenige, große ausländische Baukonzerne sowie in- und ausländische Großbanken und Betreiber verteilt und dem Bau-Mittelstand werden wesentliche Beschäftigungsmöglichkeiten entzogen (Nr. 4).

ÖPP-Projekte gefährden massiv die Existenz mittelständischer Bauunternehmen. Wenn ÖPP-Großprojekte nach derzeitigen Modellen (A-, F- und V-Modelle) ausgeschrieben werden, hat das folgende Auswirkungen auf vorwiegend regional tätige mittelständische Bauunternehmen:

1. Verdrängung in die oftmals ruinöse Nachunternehmerposition als vorwiegend tätige Lohn-dienstleister, die dann im Wettbewerb zu Niedriglohnunternehmen stehen
2. Abbau gut ausgebildeter, langjährig tätiger Facharbeiter, Meister und Ingenieure wegen fehlender Umsätze und Gewinne
3. Reduzierung der gewerblichen Ausbildung im Straßen-, Tief- und Ingenieurbau
4. Verlust der Wertschöpfung und Steuern in der Region und Verlagerung ins Ausland
5. Verlust der Innovationskraft

Bei einer Trennung des Finanzierungswettbewerbs vom Wettbewerb um Planungs-, Bau-, Unterhaltungs- und Betriebsleistungen können mittelständische Bauunternehmen als Hauptunternehmer genauso schnell, qualifiziert und innovativ auch große Lose – wie sie bei ÖPP-Projekten vorgesehen sind – planen und ausführen. Dadurch können auch langfristig Arbeits- und Ausbildungsplätze in der deutschen Bauwirtschaft garantiert werden.

Wir schlagen vor,

- die Finanzierung bei staatlichen Banken oder einer staatlichen Infrastrukturgesellschaft,
- die Planung und die Bauleistungen sowie die baulichen Erhaltungsleistungen während der Betriebsphase im Wettbewerb bei der örtlich ansässigen mittelständischen Bauwirtschaft und
- die betriebliche Erhaltung in den bewährten Händen des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)

zu belassen.

Eine dauerhaft eingerichtete Infrastrukturgesellschaft in staatlicher Hand kann private Gelder verwalten, Projekte finanzieren und betreiben, sowie Renditen für privates Kapital ausschütten. Die Anforderungen aus dem Verfügbarkeitsmodell werden bei einem solchen Modell erfüllt. Diese Änderungen begegnen unter rechtlichen Aspekten keinen Bedenken. Die vom Mittelstand verfolgte Lösung mag dann zwar nicht mehr ÖPP nach bisherigem Modell heißen, liefert jedoch dem Staat ein voraussichtlich günstigeres Ergebnis als derzeitige ÖPP-Modelle (Nr. 6 und 8).

Erfahrungen im Vergleich von ÖPP mit konventioneller Realisierung liegen uns nicht vor. Uns ist jedoch bekannt, dass in Frankreich zurzeit eine Diskussion über die Änderung der Konzessionsverträge bzw. die Abkehr von der bisherigen privaten Infrastruktur im Fernstraßenbereich stattfindet (Nr. 7 und 9). Die österreichische ASFINAG hat ebenfalls erklärt, dass sie keine ÖPP-Projekte mehr durchführen werde. Neben Frankreich verzichten auch Spanien, Italien und ganz Osteuropa auf neue ÖPP-Projekte.

Die bisher realisierten bzw. vergebenen ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau haben dem Bau-Mittelstand erhebliche Marktchancen entzogen. Bei den vergebenen fünf A-Modellprojekten ist in der Vergangenheit der deutsche Mittelstand auf Konzessionsebene bei drei Projekten (BAB A4, BAB A5 und BAB A8 Ulm-Augsburg) überhaupt nicht beteiligt und bei zwei Projekten lediglich mit geringen Gesellschafteranteilen (BAB A8 = 6 Prozent/BAB A1 = 15 Prozent) beteiligt.

In den fünf vergebenen A-Modellprojekten sind auf Konzessionsebene insgesamt 15 Gesellschafter vertreten. Davon stammen neun aus dem Ausland. Lediglich zwei Gesellschafter sind deutsche Bauunternehmen (Johann Bunte, Berger Bau).

Bei den vergebenen fünf A-Modellprojekten ist von den beauftragten Konsortien eine Bauleistung von 1.800 Mio. Euro zu erbringen. Von deutschen mittelständischen Bauunternehmen ist dabei entsprechend ihrer Beteiligungsverhältnisse an den Bau-Arbeitsgemeinschaften als Hauptauftragnehmer eine Bauleistung von ca. 372,5 Mio. Euro zu erbringen. Dies ist ein Anteil von ca. 21 Prozent an der Gesamtbauleistung.

Wir kommen zu folgendem Fazit: Der Wettbewerb um A-Modellprojekte beschränkt sich auf eine geringe Anzahl von ausländischen Baukonzernen, Banken und Betreibern. Neben der Eigenkapitalproblematik zählen die hohen Präqualifikationsanforderungen und die exorbitant hohen Angebotsbearbeitungskosten zu den maßgeblichen Markteintrittsbarrieren für den Bau-Mittelstand.

Auch in Bieter-/Arbeitsgemeinschaften mit Großkonzernen sind derzeit nicht einmal eine Handvoll mittelständischer Bauunternehmen mit Blick auf das einzubringende Eigenkapital in der Lage, geringe Anteile in einer Konzessionsgesellschaft zu halten.

Mittelständische Bauunternehmen werden im Bundesfernstraßenbau bei großvolumigen ÖPP-Projekten mit Projektfinanzierung in die Nachunternehmerposition bei Baukonzernen gezwungen. Die Akzeptanz der mittelständischen Bauwirtschaft für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau liegt nach diesen Erfahrungen nahezu bei Null (Nr. 12).

Wenn der Bundesfinanzminister die von den Landesverkehrsministern geforderten Mittel als Haushaltsmittel bereitstellen würde (siehe Ergebnisse der Bodewig-Kommission), könnte auf ÖPP im Bundesfernstraßenbau verzichtet werden.

Eine personelle Verstärkung von Straßen.NRW ist dringend erforderlich, um in kürzerer Bauzeit die erforderlichen Leistungen zur Auflösung des Sanierungsstaus zu erbringen (Nr. 13 bis 17).

Für den Betrieb öffentlicher Infrastruktur liegen weder bei den Konzessionären noch beim Bau-Mittelstand Erfahrungen und Kompetenzen vor. Deshalb schlagen wir ein Modell vor, das die Betriebsleistungen in den bewährten und erfahrenen Händen von Straßen.NRW belässt. Der Straßenbetriebsdienst wird nicht Gegenstand des ÖPP-Projektes sondern verbleibt bei Straßen.NRW. Die Aufgaben und Leistungen verbleiben im Aufgaben- und Verantwortungsbereich des Landesbetriebes.

Überdies würde es nicht zu Personalproblemen mit hier tätigen Mitarbeitern kommen. Beispielsweise ist aus Bayern bekannt, dass sich Beschäftigte weigern, aus den Meistereien in den Betrieb der Konzessionäre zu wechseln (Nr. 18).

Die mittelständische Bauwirtschaft wird bei ÖPP-Großprojekten durch die Komplexität und die Finanzierungsanforderungen sowie durch mittelstandsfeindliche Rahmenbedingungen nahezu komplett ausgegrenzt. Sie gerät dadurch in die Abhängigkeit von international tätigen Baukonzernen und wird in die Nachunternehmerposition gedrängt.

Dies geht zu Lasten des Wettbewerbs im Bundesfernstraßenbau (Gefahr: Oligopol-Bildung), aber auch zu Lasten der Arbeitsplätze in der mittelständischen Bauwirtschaft.

Wegen unzureichender Investitionen mussten in den vergangenen Jahren einige große, leistungsfähige mittelständische Bau-Betriebe aufgeben, weil sie den ruinösen Wettbewerb nicht überstanden haben. Die Fortsetzung von ÖPP-Projekten bisherigen Musters würde die verbliebenen mittelständischen Bauunternehmen trotz ihrer Leistungsfähigkeit, ihres kompetenten Personals und modernen Geräts in die gleiche bedauernswerte Lage bringen.

Der in diesem Zusammenhang gern genannte Verweis, als Nachunternehmer für die Konzessionäre tätig zu werden, hieße nur, sie in eine ähnlich existenzbedrohende Lage zu bringen. Erfahrungen, die von den einzelnen, als Nachunternehmer in ÖPP-Projekten tätigen Bauunternehmen gemacht wurden, veranlassen diese, solche Verträge nicht mehr einzugehen. Deshalb steht Nr. II.2 des Beschlussantrages der CDU im direkten Gegensatz zu der von dieser Partei bekundeten Mittelstandsfreundlichkeit. Die mittelständischen, leistungsfähigen Bauunternehmen lehnen ÖPP derzeitigen Musters strikt ab (Nr. 19).

Als Alternative zu derzeitigen ÖPP-Modellen schlägt die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. ein Modell vor, das die Kernkompetenz dort belässt, wo sie über die Jahre hin entstanden ist:

- Die **Finanzierung** wird vom Bau- und Erhaltungswettbewerb getrennt und vom Staat entweder voll oder als Mischfinanzierung privat-öffentlich zur Verfügung gestellt.
- Die **Planungs- und Bauleistung** wird von einer zwischengeschalteten, staatlichen Infrastrukturgesellschaft unter Durchführung eines Wettbewerbs, an dem sich auch mittelständische Bauunternehmen beteiligen können, vergeben. Die Bearbeitungskosten können durch Vorgabe einer Referenzplanung abgemildert werden. Für die Bauleistungen werden mittelstandsgerechte Pakete gewählt. Kurze Bauzeiten können vom Bau-Mittelstand zugesagt werden. Vorschläge hierzu befinden sich derzeit in der Diskussion mit Herrn Landesverkehrsminister Michael Groschek.
- Die **bauliche Erhaltung** verbleibt während einer festzulegenden Vertragslaufzeit beim beauftragten Bauunternehmen.
- Die **Betriebsleistungen** verbleiben beim Landesbetrieb. Die Verknüpfung von Erhaltung und Betrieb ist lösbar (Nr. 20).

Die Gründung einer Infrastrukturgesellschaft für die Bundesfernstraßen kann vorteilhaft sein. Aufgaben und Zuständigkeiten können sich an der österreichischen ASFINAG orientieren. Hier halten wir allerdings die Mitwirkung von Straßen.NRW für sinnvoll, um die Nähe zum Projekt zu sichern (Nr. 22 bis 27).

Wir halten eine Stärkung und einen Ausbau der Kompetenz und der Kapazitäten bei Straßen.NRW für unbedingt erforderlich (Nr. 28 bis 30).

Überjährige Fonds würde die mittelständische Bauwirtschaft begrüßen. Solche Fonds würden der Sicherung einer stetigen Finanzierung dienen (Nr. 31).

Die Ausrichtung von Straßen.NRW auf ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau lehnen wir strikt ab. Die mittelständische Bauwirtschaft sieht im Landesbetrieb einen kompetenten Partner bei der Abwicklung von Projekten im Bundesfernstraßenbau.

Es muss das Ziel sein, den Bau und die bauliche Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes über öffentliche Mittel, Mauteinnahmen und die Einbeziehung privaten Kapitals zu finanzieren und zu erhalten.