

Interview

ÖPP in der Verkehrsinfrastruktur

Sieben Fragen an Herrn RA Jürgen Faupel, Präsident der BVMB



Jürgen Faupel (BVMB)

momentum: Sind Sie ein genereller ÖPP-Befürworter, oder ist das zu einfach gefragt?

Faupel: Generell bin ich – und da spreche ich quasi für die gesamte mittelständische Bauwirtschaft – ein Verfechter der konventionellen, vom Staat selbst finanzierten öffentlichen Auftragsvergabe. Nur diese Auftragsvergabe ist ein Garant für einen breiten Wettbewerb und für eine hohe Beteiligung der mittelständischen Bauwirtschaft.

Unabhängig davon hat sich die BVMB mit dem Thema ÖPP schon vor 15 Jahren intensiv beschäftigt und stets betont, dass es große Unterschiede zwischen den Themen „ÖPP im Hochbau“ und „ÖPP in der Verkehrsinfrastruktur“ gibt, vor allem mit Blick auf die Finanzierungsanforderungen für die Bieter. Im Hochbau haben mittelständische Bauunternehmen schon viele positive Erfahrungen gemacht. Hier hat der Mittelstand gute Chancen, als Hauptauftragnehmer ein ÖPP-Projekt zu realisieren. Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind die Chancen hingegen kaum oder gar nicht vorhanden. Aufgrund der zahlreichen schlechten Erfahrungen der mittelständischen Bauwirtschaft sind wir inzwischen strikter Gegner von ÖPP in der Verkehrsinfrastruktur.

Die Probleme, die ÖPP in Sachen Hansalinie zeitigt, schienen im Hochbau schwer vorstellbar. Was ist der Haken an der Sache?

Bei der Hansalinie handelt es sich um eine sogenannte Projektfinanzierung, während wir es im Bereich Hochbau in der Regel mit einer Forfaitierung mit Einredeverzicht zu tun haben. Letztere macht die Beteiligung des Mittelstandes am Wettbewerb wesentlich einfacher, gleichwohl läuft auch im Hochbau nicht immer alles ganz rund. Ein eindrucksvolles Beispiel hierfür ist das umfangreiche ÖPP-Vorhaben der Stadt Offenbach im Bereich Schulbau. Hier hat sich ÖPP schon nach kurzer Zeit als ein Fehlgriff erwiesen. Der Schlussbericht des Landesrechnungshofs bzw. die Zahlen hierzu sind ernüchternd: Demnach wäre es für den Kreis Offenbach wesentlich günstiger gewesen, seine 88 Schulen in Eigenregie zu sanieren.

Ich plädiere deshalb dafür, jedes Finanzierungsmodell von Fall zu Fall individuell zu betrachten. Bei der Projektfinanzierung hat der Mittelstand in der Regel keine Chance, weil einerseits schon allein die Größe der Projekte mit häufig mehreren 100 Mio. Euro eine Markteintrittsbarriere für den Mittelstand ist. Andererseits ist auch die Einbringung von Eigenkapital in einer Größenordnung von 10% bis 30% des Projektvolumens für Mittelständler nicht zu stemmen. Hinzu kommt, dass hiermit nicht selten unüberschaubare Risiken verbunden sind, die einem Mittelständler schnell „das Kreuz brechen“ können. Die Forfaitierung mit Einredeverzicht bietet dagegen wesentlich mittelstandsfreundlichere Bedingungen.

Die BVMB und der Hauptverband kommen beim Thema zu divergierenden Einschätzungen. Warum ist das so?

Ich habe grundsätzlich keinerlei Verständnis für solche Vergabemodelle, bei denen der Mittelstand keine Chance hat und als Hauptauftraggeber nicht vorkommt. Die Mitglieder der BVMB haben deshalb erhebliche Bedenken gegenüber „ÖPP in der Verkehrsinfrastruktur“ und haben dies gegenüber der Politik immer wieder sehr deutlich gemacht, u. a. auch durch mehrere Resolutionen. ÖPP-Projekte sind wirtschaftlich zweifelhaft und teurer als die konventionelle Realisierung durch die öffentliche Hand. Der Staat gibt ohne Not seine Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur weitestgehend auf und belastet zukünftige Haushalte durch die Abfinanzierung der teureren ÖPP-Projekte. Außerdem begibt sich der Staat in die Abhängigkeit von Finanzinvestoren und Baukonzernen, begrenzt den Wettbewerb im Bundesfernstraßenbau auf wenige Bieter und verdrängt den Mittelstand wegen überzogener ÖPP-Anforderungen und nicht kalkulierbarer Risiken aus dem Markt.

Der Hauptverband spricht sich hingegen wiederholt für die Vielfalt der Beschaffungsvarianten aus und macht sich in diesem Zusammenhang besonders für ÖPP stark. Diese Meinung kann ich keineswegs teilen, denn es ist erwiesen, dass der Mittelstand bei ÖPP im Bundesfernstraßenbau benachteiligt wird, chancenlos ist und in die Subunternehmer-Position bei Baukonzernen gedrängt wird.

Unabhängig davon stelle ich die Frage an die Politik, warum in Deutschland Vergabemodelle für ÖPP-Projekte konzipiert werden, die fast ausschließlich ausländischen Baukonzernen in die

Karten spielen. Im benachbarten europäischen Ausland sieht das ganz anders aus. Dort ist zu beobachten, dass alles dafür getan wird, um heimische Bauunternehmen in Brot und Butter zu halten. In Deutschland versagt an dieser Stelle die Politik. Mittelstandsfreundliche Wirtschaftspolitik sieht wirklich anders aus!

Ist es nicht – von politischen Implikationen abgesehen – fast egal, seit wann wer was über die finanzielle Schieflage von A 1 Mobil wusste? M. a. W. konnte man nicht schon 2008 die Uhr danach stellen, dass dies Problem auftreten würde?



Grundhafte Erneuerung BAB A5 Gambach-Butzbach (Strassing)

Leider bewahrheitet es sich immer wieder, dass ÖPP's im Bundesfernstraßenbau Risiken enthalten, die nicht frühzeitig und langfristig kalkulierbar sind. Sowohl mit dem sogenannten Ausbaumodell – Kurzbezeichnung A-Modell, hierzu gehört auch die Hansalinie – als auch mit dem Verfügbarkeitsmodell – kurz V-Modell genannt, ein Beispiel hierfür ist die A 7 – sind enorme Risiken verbunden, die dem Privaten im Nachhinein „auf die Füße fallen können“. Hier rächt sich, dass bei allen ÖPP-Projekten und -Verträgen in der Verkehrsinfrastruktur keinerlei Transparenz für die Öffentlichkeit vorhanden ist. Somit kann weder die Öffentlichkeit noch die Politik auch nur einigermaßen abschätzen, wann und in welcher Höhe und mit welchen Auswirkungen Probleme auftauchen werden. Die Geheimniskrämerei vom Verkehrsministerium, von externen Beratern und von der Politik ließ vermuten, dass Probleme schon immer immanent sind und nicht in die Öffentlichkeit gelangen sollten.

Hansalinie und Lkw-Maut: Sind die ausgebliebenen Maut-Erlöse des Pudels Kern?

Sicherlich nicht, aber in der Öffentlichkeit und in der Presse wird der Eindruck erweckt, als ob die nicht ausreichenden Maut-Erlöse der eigentliche Grund für das drohende Scheitern des ÖPP-Projekts Hansalinie seien. Wegen der bereits genannten, fehlenden Transparenz ist es für

Externe und Uneingeweihte nicht möglich, tiefer in die Problematik Einsicht zu nehmen, geschweige denn die Gründe und Ursachen für den Flopp bei der Hansalinie zu benennen.

Sähen Sie, wenn der Bund die fraglichen 787 Mio. Euro aufbrächte, noch eine Chance für das Projekt?

Unabhängig davon, ob der Bund derzeit solche Überlegungen überhaupt in Erwägung zieht – warum bitte schön sollte er das denn tun und weshalb sollte der Steuerzahler letztendlich wieder einmal die Kasse zahlen? –, stellt sich für mich diese Frage nicht. Aus Sicht der mittelständischen Bauwirtschaft ist und bleibt ÖPP im Bundesfernstraßenbau ökonomisch nicht sinnvoll. Insofern teilen wir die Bedenken des Bundesrechnungshofes an der Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau in vollem Umfang. Zugleich weise ich ausdrücklich darauf hin, dass durch den innovativen Bau und den Betrieb von Bundesfernstraßenbau durch private Unternehmen nicht Effizienzvorteile in der Höhe erzielt werden können, die die Nachteile der Privaten gegenüber der öffentlichen Hand bei der Fremdfinanzierung – auch wenn wir uns gerade in einer Niedrigzinsphase befinden – ausgleichen könnten. Im Übrigen darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die privaten Investoren auch noch eine angemessene Rendite für ihr eingebrachtes Eigenkapital und ihr Engagement erwarten. Das alles macht ÖPP in der Verkehrsinfrastruktur einfach zu teuer. Nebenbei, es ist auch eine Mär, dass Autobahnen nur durch ÖPP schneller und qualitativ besser gebaut werden können.

Wie schätzen Sie die Folgen dieses Projekts für das Thema ÖPP insgesamt ein?

Lassen Sie es mich ganz deutlich sagen: Mit Blick auf ÖPP in der Verkehrsinfrastruktur muss endlich ein Umdenken stattfinden. Ich fordere deshalb den sofortigen Stopp von künftigen ÖPP-Projekten und verlange die konventionelle Vergabe von solchen oder ähnlichen Großbauprojekten nach der VOB/A, eine faire Risikoverteilung durch eindeutig beschriebene Leistungsbeschreibungen sowie den Erhalt der Finanzierungs- und Betriebskompetenz bei der öffentlichen Hand. Wir sollten uns ein Beispiel an der österreichischen Autobahngesellschaft ASFINAG nehmen. Sie hat wiederholt erklärt, dass sie aufgrund ihrer schlechten ÖPP-Erfahrungen künftig keinerlei ÖPP-Projekte mehr realisieren wird. Deutschland wäre gut beraten, diesem Beispiel zu folgen.

Die Fragen stellte momentum-Redakteur Burkhard Talebitari