

## Faktenblatt: ÖPP im Bundesfernstraßenbau

### ÖPP-Verkehrsprojekte sind termin- und kostensicher!

Projekt	A 8 Augsburg - München	A 4 Hörselberge	A 1 Buchholz - Bremen	A 5 Malsch - Offenburg	A 9 Lederhose	A 8 II Ulm - Augsburg	A 94 Forstinning - Markt
<b>Zeiteffizienz</b>							
Vertragstermin	31.12.2010	31.12.2010	31.12.2012	30.09.2014	30.11.2014	30.09.2015	01.11.2019
Inbetriebnahme	09.12.2010	06.01.2010	11.10.2012	17.07.2014	05.09.2014	28.09.2015	01.10.2019
Zeitvorteil	3 Wochen früher	1 Jahr früher	2,5 Monate früher	2 Monate früher	2 Monate früher	2 Tage früher	1 Monat früher
<b>Kosteneffizienz</b>							
Nachtragsvolumen gemessen am Projektvolumen	< 1 % wg. ungeplanter Kampfmittelbeseitigung	1,5 % wg. zusätzlich beauftragter Leistungen	< 1 %	< 0,05 % wg. zusätzlich beauftragter Leistungen	< 1 % wg. ungeplanter Kampfmittelbeseitigung	< 0,1 % wg. zusätzlich beauftragter Leistungen	< 0,4 % wg. zusätzlich beauftragter Leistungen

- In dem gemeinsamen Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des Bundesrechnungshofes (BRH) an den Rechnungsprüfungsausschuss im Deutschen Bundestag vom 18.12.2015 wird bestätigt, dass die Erfahrungen mit Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau positiv sind. Alle bisherigen Projekte wurden frühzeitig fertiggestellt, der Kostenrahmen aller Projekte eingehalten, und die Qualität der Leistungen wird von den Straßenbauverwaltungen der Länder als gut bis sehr gut qualifiziert.
- Im „Bericht der Bundesregierung über ÖPP-Projekte im Betrieb“ (**BT-Drucksache 19/25285**) vom 16.12.2020 wird erklärt, „dass durch die laufenden ÖPP-Projekte Erfahrungen gewonnen wurden, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigt haben.“
- Aus einer im September 2019 erstellten ÖPP-Projektübersicht des BMVI für die Berichterstatter im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags geht hervor, dass die zu dem Zeitpunkt 11 laufenden ÖPP-Verkehrsprojekte nahezu im Kostenrahmen geblieben sind. Die Differenz zwischen den bei Vertragsabschluss geplanten Gesamtausgaben (Soll-Wert) aller 11 Projekte über die Projektlaufzeit von in der Regel 30 Jahren und den aktuell erwarteten Gesamtkosten (Ist-Wert) beträgt lediglich 1,78 %. Dies entspricht einer durchschnittlichen Kostensteigerung von unter 19 Mio. Euro bei einem durchschnittlichen Projektvolumen von über 1 Mrd. Euro.

### Mehrkostenvorwürfe aufgrund der Beschaffungsvariante ÖPP sind unbegründet!

- Der Bundesrechnungshof (BRH) hat 2014 vermeintliche Mehrkosten bei ÖPP-Verkehrsprojekten errechnet. Die Mehrkosten werden durch fiktive Annahmen und intransparente Berechnungen begründet, Risiken der konventionellen Variante vernachlässigt, begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen der öffentlichen Verwaltung ignoriert und eindeutige Nutzenvorteile der ÖPP-Variante aberkannt. Weder der Politik noch Experten aus der Wirtschaft konnte der BRH seine Berechnungen überzeugend begründen.<sup>1</sup>
- Zudem wurden in der Vergangenheit Kostensteigerungen bei ÖPP-Verkehrsprojekten oftmals dem ÖPP-Modell zur Last gelegt, obwohl es sich um gestiegene Planungskosten bzw. gestiegene Material- und Baustoffpreise handelte, die aufgrund veralteter Kostenschätzungen noch vor der Entscheidung für oder gegen ÖPP aktualisiert werden mussten und auch bei konventionellen Projekten entstanden wären.
- Fest steht: ÖPP werden nur umgesetzt, wenn diese mindestens so wirtschaftlich sind, wie die konventionelle Beschaffung. Nach Vertragsabschluss gibt es bei ÖPP keine unplanmäßigen Kostensteigerungen, da das Verfügbarkeitsentgelt ausschließlich auf Basis eines vertraglich fixierten kombinierten Kostenindex über die Projektlaufzeit hinweg an die Inflation angepasst wird.

<sup>1</sup> BAUINDUSTRIE (2014): Stellungnahme zum Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 04. Juni 2014, abrufbar unter: [https://www.bauindustrie.de/fileadmin/bauindustrie.de/Themen/Wirtschaft\\_Recht/Stellungnahme\\_zum\\_Bundesrechnungshofbericht\\_vom\\_04.\\_Juni\\_2014.pdf](https://www.bauindustrie.de/fileadmin/bauindustrie.de/Themen/Wirtschaft_Recht/Stellungnahme_zum_Bundesrechnungshofbericht_vom_04._Juni_2014.pdf)

### **Verkehrsriskomodelle gehören der Vergangenheit an!**

- Bei den vier ÖPP-Verkehrsprojekten der 1. Staffel, zu denen auch die A1 zählt, erfolgt die Vergütung über das Mautaufkommen. Bei den aktuellen ÖPP-Verkehrsprojekten werden die Unternehmen ausschließlich nach der Verfügbarkeit der Strecke bezahlt. Szenarien im Zusammenhang mit der A1 sind für die aktuellen und künftigen ÖPP-Verkehrsprojekte nicht mehr relevant.

### **ÖPP ist keine Privatisierung!**

- Der Staat ist und bleibt Eigentümer der Vertragsstrecke. Die privaten Unternehmen bauen die Strecke und halten sie instand – wie auch im konventionellen Verfahren. Der Staat baut nie selbst, es bauen immer private Unternehmen.

### **ÖPP-Projekte sind transparent!**

- Der Vorwurf, ÖPP-Projekte seien intransparent, entbehrt jeglicher Grundlage. So bestätigt der Bundesrechnungshof im o. g. gemeinsamen Bericht mit dem BMVI zu „ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau“, dass „die haushalterischen Belastungen durch eine Straßenbaumaßnahme beim ÖPP-Projekt transparenter dargestellt [werden], als dies bei konventionellen Maßnahmen der Fall ist (...) [, da] für sämtliche ÖPP-Projekte die geplanten Zahlungen in Jahresscheiben lebenszyklusorientiert über die gesamte Vertragslaufzeit im Haushalt dargestellt [werden]“.
- Im März 2020 erklärte der BRH zudem im Haushaltsausschuss, eine Korridorplanung über einen längeren Zeitraum, wie sie etwa bei ÖPP besteht, würde einen „Beitrag für mehr Verlässlichkeit und Transparenz innerhalb der Investitionsplanung“ leisten (**Protokoll-Nr. 19/56**).
- Zusätzlich haben die BAUINDUSTRIE und das BMVI im Rahmen ihrer ÖPP-Transparenzinitiative seit Mai 2020 12 ÖPP-Projekt- und Konzessionsverträge im Bundesfernstraßenbau offengelegt.<sup>2</sup>

### **ÖPP bringt Vorteile auf Projektebene!**

- Bei ÖPP profitiert der öffentliche Partner von der Zusammenfassung von Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung. So werden Schnittstellen und Mehrkostenrisiken reduziert, Effizienzen generiert und die öffentlichen Verwaltungen personell entlastet. Betrieb und Erhaltung können bei Planung und Bau gleich mitberücksichtigt und über den gesamten Projektlebenszyklus optimiert werden. Dies erleichtert auch die Integration der vollen Innovations- und Leistungsfähigkeit des privaten Partners.
- ÖPP-Verträge umfassen ausführliche Dokumentationspflichten sowie Kontrollmechanismen. Zusätzlich besteht aufgrund von klaren Verantwortlichkeiten und Vergütungsabzügen bei Schlechtleistungen und Leistungsverzögerungen ein inhärentes Anreizsystem für eine effiziente Projektabwicklung des privaten Partners. Die konsequente Begleitung und Überwachung des Projektes (Due Diligence und Monitoring) durch die Kapitalgeber tragen zur Erhöhung der Stabilität und wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Gesamtvorhabens bei.

### **Geringe Belastung des Bundesverkehrshaushalts durch ÖPP!**

- Die jährliche Haushaltsbelastung durch ÖPP im Bundesfernstraßenbau lag 2020 bei 4,9 % (BMF).

**Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Erfahrungen mit ÖPP im Bundesfernstraßenbau insgesamt positiv sind. Die BAUINDUSTRIE ist an einem konstruktiven Dialog interessiert, um gemeinsam mit der Politik an der Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur zu arbeiten. Angesichts der enormen Herausforderungen sollte die gesamte Leistungsfähigkeit der BAUINDUSTRIE und damit die gesamte Modellvielfalt – von der konventionellen Ausschreibung über Gesamtvergaben und Funktionsbauverträge bis hin zu ÖPP, je nach Projekteignung – für den Infrastrukturbau in Deutschland genutzt werden.**

<sup>2</sup> Einsehbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-vertraege.html>