

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler,
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Ausgestaltung von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP)

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; www.epochtimes.de/politik/deutschland/neue-oepp-plaene-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, 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.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

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?

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)?
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 Bauunterhaltung) auf den Zugang mittelständischer Bauunternehmer zu ÖPP-Projekten auswirken würde?
8. Inwiefern hat die Bundesregierung seit 2013 eine Standardisierung der Vertragsunterlagen für ÖPP-Projekte im Bereich der Straßeninfrastruktur vorangetrieben?
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)?
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)?
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)?

Berlin, den 19. November 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion