

ORH-Bericht 2006 TNr. 18

Öffentlich Private Partnerschaften im Staatsstraßenbau

Jahresbericht des ORH

Der Staat verwirklicht zwei Staatsstraßenprojekte über Öffentlich Private Partnerschaften. Der ORH hat bei den Investitionen keine Kostenvorteile festgestellt, die nicht auch bei konventioneller Verwirklichung erreichbar wären. Demgegenüber verteuert die private Vorfinanzierung die Maßnahmen.

Beschluss des Landtags

vom 17. April 2007
(Drs. 15/7950 Nr. 2 c)

Die Staatsregierung wird gemäß Art. 114 Abs. 3 und 4 der Bayerischen Haushaltsordnung ersucht, zu prüfen, wie sich die von ihr erwarteten Vorteile von ÖPP-Projekten allgemein im Staatsstraßenbau bei herkömmlicher Finanzierung nutzen lassen. Dabei ist insbesondere auf die Punkte Bauen ohne zeitliche Streckung und Vergabe an Generalunternehmer einzugehen. Dem Landtag ist bis 30.06.2009 zu berichten.

Stellungnahme des Staatsministeriums des Innern

vom 8. Juli 2009
(IID3-43271-017/09)

ÖPP-Projekte hätten nur einen geringen Anteil an der Gesamtzahl der Straßenbaumaßnahmen. Bayernweit seien derzeit sechs vorfinanzierte Projekte in der Vorbereitung bzw. in der Ausführung (vier Mainbrücken, zwei Staatsstraßen).

Bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau hätte sich ein Großteil der Erwartungen erfüllt, insbesondere hinsichtlich Bauqualität, Termintreue und Kostensicherheit. Erwartungsgemäß seien die Finanzierungskosten der privaten Partner höher als bei konventioneller Finanzierung. Bei einer entsprechenden Mittelbereitstellung im Haushalt ließen sich die Vorteile eines optimierten Bauablaufs und einer zeitnahen Realisierung mit den damit verbundenen volkswirtschaftlichen Vorteilen ebenfalls verwirklichen.

Die Flughafentangente Ost (BA V) solle nun als ÖPP-Projekt mit einem haushaltsfinanzierten Funktionsbauvertrag (funktionale Leistungsbeschreibung ohne privatwirtschaftliche Finanzierung) realisiert werden.

Anmerkung des ORH

Der ORH wird den BA V der Flughafentangente begleitend prüfen. Darüber hinaus sollen die Bauphasen von zwei weiteren Projekten geprüft werden. So kann sich der ORH gemeinsam mit dem Staatsministerium einen Überblick über die verschiedenen Realisierungsmöglichkeiten verschaffen. Nach den Prüfungen können die drei Beschaffungs-Varianten haushaltsfinanzierter Funktionsbauvertrag, vorfinanzierter Funktionsbauvertrag und konventionelle Realisierung (derzeit der Regelfall) miteinander verglichen werden. Dies gilt nicht nur für die Kosten, zu denen sich das Staatsministerium des Innern bisher nicht geäußert hat, sondern auch für Bauqualität, Kostensicherheit und Planänderungen.

**Beschluss des Ausschusses
für Staatshaushalt und Finanz-
fragen**

vom 6. Mai 2010

Die Staatsregierung wird ersucht, bis zum 30.11.2012 erneut zu berichten.

**Stellungnahme des Staats-
ministeriums des Innern**

vom 30. November 2012
(IID3-43271-017/09)

Das Staatsministerium habe die Vor- und Nachteile der ÖPP-Modelle anhand von fünf baulich fertiggestellten und abgerechneten ÖPP-Projekten (privat vorfinanzierte Funktionsbauverträge) evaluiert und bewertet. Hierbei seien auch Erkenntnisse zum abgeschlossenen BA V der Flughafentangente (haushaltsfinanzierter Funktionsbauvertrag) einbezogen worden.

Die an ÖPP-Modelle geknüpften Erwartungen im Staatstraßenbau hätten sich überwiegend erfüllt. Vorteile seien insbesondere die erzielbare höhere Kostensicherheit bei Funktionsbauleistungen und die mit dem Lebenszyklusansatz verbundenen Anreize für den Auftragnehmer, qualitativ hochwertig, dauerhaft und erhaltungsfreundlich zu bauen. Nachteile seien die grundsätzliche Inflexibilität der langfristigen Verträge bei notwendigen Änderungen, die höheren Kosten auf Seiten der Bieter für die Angebotsbearbeitung sowie der höhere Ausschreibungsaufwand für den Auftraggeber.

Die Finanzierungskosten hätten einen Anteil von 15 bis 22 % am Gesamtkostenanteil des Freistaates. Gegenüber einer staatlichen Finan-

zierung seien die Finanzierungsbedingungen der privaten Auftragnehmer grundsätzlich ungünstiger. Um wirtschaftliche Vorteile des ÖPP-Modells zu erreichen, müssten daher die höheren Finanzierungskosten an anderer Stelle ausgeglichen werden. Zudem würden durch die langfristigen Bindungen der Haushaltsmittel künftige Spielräume eingeschränkt.

Bei entsprechender Mittelverteilung im Staatsstraßenhaushalt, weitergehender Generalunternehmervergabe und Anwendung von Funktionsbauverträgen ließen sich die Vorteile eines optimierten Bauablaufs und einer zeitnahen Realisierung ebenfalls verwirklichen. Die Finanzierungskosten wären geringer.

Voraussetzung dafür seien ausreichende Haushaltsmittel, um einen optimalen Bauablauf zu erzielen, ohne wichtige Projekte in anderen Regionen zu lange zurückzustellen.

ÖPP-Projekte seien eine Beschaffungsvariante, die im Einzelfall ihre Wirtschaftlichkeit unter Beweis stellen müsse. Sie könnten bei sinnvoller Projektkonfiguration eine Alternative sein. Derzeit seien keine Funktionsbauverträge mit privater Vorfinanzierung in Vorbereitung.

Anmerkung des ORH

Die Prüfungserkenntnisse des ORH decken sich grundsätzlich mit den Bewertungen des Staatsministeriums zu den Funktionsbauverträgen mit privater Vorfinanzierung. Der ORH begrüßt, dass derzeit keine weiteren Projekte vorbereitet werden, da die private Vorfinanzierung die geprüften Maßnahmen verteuert.

Hinsichtlich der haushaltsfinanzierten Funktionsbauverträge bleibt die weitere Entwicklung und Bewertung abzuwarten.

Beschluss des Ausschusses für Staatshaushalt und Finanzfragen

vom 19. Februar 2013

Kenntnisnahme.