



HESSISCHER LANDTAG

18. 10. 2005

Kleine Anfrage

des Abg. Schäfer-Gümbel (SPD) vom 15.07.2005

betreffend Public-Private-Partnership in Hessen

und

Antwort

des Ministers der Finanzen

Vorbemerkung des Fragestellers:

Der Landtag hat in seiner Entschließung zu PPP (Drucks. 16/3865; Public-Private-Partnership in Hessen umsetzen) einmütig festgestellt, dass auf allen öffentlichen Ebenen ein erhebliches Interesse an der Umsetzung von Partnerschaften zwischen öffentlichen und privaten Trägern besteht (PPP) mit dem Ziel, die Kosten öffentlicher Infrastrukturmaßnahmen zu senken und deren Realisierung zu beschleunigen. Die Chancen der PPP in Hessen sollen für die Modernisierung des Staates umfassender als bisher nutzbar gemacht werden. Aus diesem Grund sollen PPP-Modelle in den verschiedensten Anwendungsfeldern erprobt und vorrangig für folgende Bereiche entwickelt bzw. weiterentwickelt werden.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und für Sport, der Sozialministerin, dem Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sowie dem Minister für Wissenschaft und Kunst wie folgt:

- Frage 1. Welche PPP-Modelle werden
- im Verkehrsinfrastrukturbereich,
 - im Bereich des öffentlichen Hoch- und Tiefbaus,
 - im Bereich von eGovernment,
 - im Bereich sozialer Dienste,
 - im Forschungs- und Bildungsbereich,
 - im Kulturbereich
- von der Landesregierung betrieben, vorbereitet und/oder geplant?

Verkehrsinfrastrukturbereich:

PPP-Finanzierungen von Schieneninfrastrukturprojekten gibt es in Hessen bislang nicht.

Die Landesregierung hat selbst keine Zuständigkeit für die Vorhaltung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur. Diese ist nahezu vollständig im Eigentum der Deutsche Bahn (DB) AG und fällt damit in die Infrastrukturverantwortung des Bundes nach GG Art. 87e. Die DB AG hat PPP-Finanzierungsmodelle bisher abgelehnt. Verwiesen wird hierzu auf die parlamentarische Behandlung (Drucks. 16/3620) des Konzeptes Rhein-Main-Plus.

Ansatzpunkte für PPP-Finanzierungen gibt es bei Strecken, die von der DB AG abgegeben werden oder die sich bereits im Besitz von Dritten befinden.

Aktuell kommt eine PPP-Finanzierung für den Schienenanschluss der Stadt Eschwege in Betracht. Die DB AG hat diese Strecke im Rahmen eines förmlichen Stilllegungsverfahrens zum Kauf angeboten. Der Nordhessische Verkehrsverbund beabsichtigt, auf dieser Strecke Verkehrsleistungen zu bestellen und einen Infrastrukturvorhaltevertrag mit dem die Strecke übernehmenden Unternehmen abzuschließen. Hierzu werden derzeit Angebote eingeholt, die auch PPP-Finanzierungskonzepte beinhalten können.

Im Bereich der Straßeninfrastruktur muss nach Bundesfernstraßen und Straßen nach Landesrecht (Landes- und Kreisstraßen) unterschieden werden.

Im Bereich der Bundesfernstraßen, für den das Land Hessen als Auftragsverwaltung für den Bund tätig ist, gibt es zwei Arten von PPP-Projekten: das so genannte A-Modell und das F-Modell.

Beim A-Modell werden der Ausbau von Autobahnbetriebsstecken von vier auf sechs bzw. von sechs auf acht Fahrstreifen, Erhalt und Betrieb der gesamten Ausbaustrecke sowie die Finanzierung an einen Konzessionär vergeben. Dieser erhält zur Refinanzierung seiner Aufwendungen die auf der Konzessionsstrecke anfallenden Einnahmen aus der LKW-Maut sowie eine einmalige Anschubfinanzierung von bis zu 50 v.H. der veranschlagten Baukosten aus dem Straßenbauhaushalt des Bundes, die auf die Landesquote angerechnet wird. Voraussetzung für die Anwendung dieser Finanzierungsform ist in jedem Einzelfall eine Realisierungsstudie, in der die privatwirtschaftliche Machbarkeit des Projekts gutachterlich untersucht wird.

Als A-Modell wurde in Hessen in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bisher der bedarfsgerechte Ausbau des Streckenzuges A 3 - A 67 - A 60 zwischen der Anschlussstelle Flughafen Frankfurt und dem Autobahndreieck Mainspitz als Teil der Flughafenverbindung Frankfurt-Hahn verfolgt. Die zugehörige Realisierungsstudie hat jedoch gezeigt, dass dieses Projekt als privatwirtschaftliches Betreibermodell nicht tragfähig ist. Wesentliche Gründe bestehen darin, dass die erwartbaren Mauteinnahmen auf den Abschnitten der A 67 und A 60 nicht ausreichen, um die hohen Ausbau-, Betriebs- und Erhaltungskosten für die gesamte Konzessionsstrecke langfristig zu decken.

Der hessische Vorschlag, als Ersatz den Ausbau der A 3 zwischen dem Wiesbadener Kreuz und der Anschlussstelle Hanau nach dem A-Modell zu realisieren, wurde vom BMVBW zurückgestellt, bis Erfahrungen mit den ersten A-Modellpilotprojekten vorliegen.

Beim F-Modell handelt es sich um die Realisierung von Straßenbauprojekten nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz des Bundes. Ein privater Konzessionär baut, finanziert, betreibt und unterhält für einen Zeitraum von 25 bis 30 Jahren ein Straßenbauprojekt und refinanziert sich aus den von allen Nutzern der Anlage erhobenen Gebühren. Aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben ist diese Form der Betreibermodelle auf Straßenbaumaßnahmen im Zuge von Brücken, Gebirgspässen, Tunneln oder den Neubau von vierstreifigen Bundesstraßen beschränkt. Wegen dieser Beschränkung ist zurzeit kein F-Modellprojekt in Hessen in Betrieb, in Vorbereitung oder in Planung.

Für den Bereich der Straßen nach Landesrecht wurde ein entsprechendes Landesgesetz verabschiedet (Hessisches Gesetz über den Bau und die Finanzierung öffentlicher Straßen durch Private, veröffentlicht am 27. November 2002, GVBl. I S. 705). Als mögliches Betreibermodell auf der Grundlage dieses Gesetzes wird derzeit der Bau einer neuen Rheinbrücke zwischen Bingen und Rüdesheim im Zuge einer Kreisstraßenverbindung erwogen.

Öffentlicher Hoch- und Tiefbau:

Als PPP Modelle im Sinne von Betreibermodellen plant die Landesregierung gegenwärtig die das Finanzzentrum Kassel Altmarkt, das Justizzentrum Wiesbaden, Mainzer Straße (in Zusammenarbeit mit der Stadt Wiesbaden), und die Bodenmanagementbehörden in Limburg, Heppenheim, Korbach und Büdingen.

Die Projekte in Kassel und Wiesbaden befinden sich zurzeit im Stadium der europaweiten Ausschreibung.

eGovernment:

Zurzeit werden im Bereich eGovernment keine PPP-Modelle betrieben. Im Bereich der Sprachkommunikation ist ein Interessenbekundungsverfahren eingeleitet, bei dem durchaus auch die Möglichkeit eines PPP-Modells als Lösungsansatz vorgeschlagen werden kann.

Soziale Dienste:

Im Krankenhausbereich hat die Diskussion über die Finanzierung auf PPP-Basis erst begonnen.

Im Rahmen eines Forschungsvorhabens nach § 32 Hessisches Krankenhausgesetz 2002 soll eine vergleichende Untersuchung der herkömmlichen Einzelförderung mit einer PPP-Finanzierung erfolgen.

Ein konkretes Projekt steht gegenwärtig nicht an und kann, wenn überhaupt, erst nach Abschluss der noch durchzuführenden Untersuchung geplant werden.

Forschungs- und Bildungsbereich:

PPP-Modellen im Hochschulbereich waren bisher aufgrund der Mitfinanzierung von Investitionen durch den Bund im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe Ausbau und Neubau von Hochschulen nach dem Hochschulbauförderungsgesetz (HBFUG) Grenzen gesetzt. Das Land musste entweder Eigentümer der Gebäude sein oder werden (wie z.B. beim ausgelaufenen Leasing-Programm) bzw. zur Sicherung der Zweckbestimmung Forschung und Lehre in den entsprechenden Gremien/Rechtsformen beherrschenden Einfluss haben. Inwieweit es hier eine Öffnung geben wird, bleibt insbesondere angesichts der im Rahmen der Föderalismusdebatte diskutierten Abschaffung der Gemeinschaftsaufgabe Hochschulbau abzuwarten.

Vor diesem Hintergrund sind PPP-Projekte im Hochschulbereich bisher auf Einzelfälle beschränkt und losgelöst von der Mitfinanzierung des Bundes nach dem HBFUG durchgeführt worden. Zu nennen sind hier folgende Projekte:

Universitätsklinikum Gießen und Marburg:

Bau eines Kinderherztransplantationszentrums in Gießen: Das Gebäude wird auf einem Landesgrundstück errichtet. Das Universitätsklinikum übernimmt die Finanzierungsraten. Der Bau ist zurzeit in Ausführung.

In der Planung/Vorbereitung sind folgende PPP-Projekte:

Universität Frankfurt am Main:

Bau eines Studentenwohnheimes auf dem Campus Riedberg: Das Land stellt das Grundstück im Rahmen eines unentgeltlichen Erbbaurechtes zur Verfügung. Der Konzessionär plant, baut, finanziert und betreibt den Bau. Die Genehmigung der Verträge steht noch aus.

Im Kulturbereich:

Derzeit befinden sich keine PPP-Modelle in Planung, Vorbereitung oder Betrieb.

Frage 2. Welche Ausstattungen, Kompetenzen und Aufträge hat das Kompetenz-Zentrum zur Realisierung von Public-Private-Partnerships?

Das PPP-Kompetenzzentrum Hessen setzt sich wie folgt zusammen:

Das Kompetenzzentrum wird geleitet von einer Referatsleiterin (10 v.H. der Arbeitszeit für PPP). Ein Referent ist für die Verknüpfung des PPP-Kompetenzzentrums Hessen zu den Landespilotprojekten zuständig (20 v.H. der Arbeitszeit für PPP). Zwei Referenten stehen als Berater den Kommunen als direkte Anlaufstelle zu Fragen zu PPP-Modellen.

Dem Kompetenzzentrum steht ein Beirat zur Seite, der sich aus Vertretern interessierter Verbände aus Bau- und Kreditwirtschaft und Spitzenvertretern der kommunalen Familie zusammensetzt.

Der Beirat wird zweimal jährlich zusammenkommen, um über aktuelle Entwicklungen zu diskutieren und strategische Anpassungen in der Ausrichtung des Kompetenzzentrums vorzunehmen. Die Verbände haben dabei die Gelegenheit ihre Kompetenzen einzubringen.

Das PPP-Kompetenzzentrum wird die aus den Pilotprojekten des Landes Hessen gewonnenen Erfahrungen bezüglich der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Projektablauf und -organisation und des Vergaberechts sammeln, auswerten und vertiefen.

Darüber hinaus wird es hessischen Kommunen als eine erste, neutrale und kostenfreie Informations- und Anlaufstelle zu Fragen zum Thema "Public-Private-Partnership" zur Verfügung stehen.

Die Zuständigkeit der Kommunalaufsicht wird hiervon nicht berührt.

Das Kompetenzzentrum soll an der Realisierung der folgenden Ziele mitwirken:

- Definition und Optimierung der PPP-Bedingungen für das Land und die Kommunen,

- Behebung des kommunalen Investitionsstaus,
- Belebung des Baumarktes mit besonderem Augenmerk auf Unternehmen des Mittelstandes,
- Schaffung eines Netzwerks der im PPP-Markt tätigen Unternehmen, Verbände und Institutionen.

Unter dem Arbeitstitel "Plattform für Dritte" ist ferner ein breiteres Forum für den Meinungsaustausch geplant, das neben den Kommunen und den Verbänden allen, die an PPP-Projekten interessiert sind, offen steht.

Frage 3. Welche Form und welchen Inhalt haben Kooperationen mit der Task Force PPP des Bundes und der Länder?

Es findet ein fachlicher Austausch zwischen dem PPP-Kompetenzzentrum Hessen und der Task Force des Bundes und der Länder statt.

Der Leiter der Task Force des Bundes nimmt als Gast an den Sitzungen des Beirates des PPP-Kompetenzzentrums Hessen teil.

Darüber hinaus findet ein fachlicher Austausch insbesondere mit der PPP Task Force NRW statt.

Frage 4. Welche Projekte hat das Land mit welchen Auftrag an die Task Force des Bundes und der Länder gerichtet?

Es wurden durch das Land keine Projekte an die Task Force des Bundes und der Länder gerichtet.

Frage 5. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung ergriffen, um die private Wirtschaft zur Bildung von Arbeitsgemeinschaften zu animieren, damit mittelständische Unternehmen in den Prozess besser eingebunden werden können.

Die Landesregierung, als Herausgeber, hat den Leitfaden "Öffentliches Auftragwesen, als Bietergemeinschaft öffentliche Aufträge gewinnen" im April 2005 veröffentlicht.

Auf Vorträgen des PPP-Kompetenzzentrums Hessen wird auf die Möglichkeit zur Bildung von Bietergemeinschaften betont hingewiesen.

Frage 6. Welche Förderrichtlinien und sonstigen Richtlinien müssen aus Sicht der Landesregierung geändert werden, damit künftig auch öffentlich geförderte Maßnahmen PPP-fähig werden?

Seitens der Task Force des Bundes wurde diesbezüglich ein Forschungsvorhaben beauftragt, dessen Endfassung noch nicht vorliegt.

Wiesbaden, 4. Oktober 2005

Karlheinz Weimar