

# Erfahrungen der mittelständischen Bauwirtschaft anhand der A-Modellprojekte und daraus zu ziehende Konsequenzen

Gemeinsam  
hinterlassen wir Spuren

Bundesvereinigung  
Mittelständischer Bauunternehmen e.V.



25. Sitzung des AK Infrastruktur im BPPP e. V.  
am 13. Juli 2011 im Günnewig Hotel Residence, Bonn

Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.  
Die Interessenvertretung der mittelständischen Bauwirtschaft



Die BVMB e.V.  
vertritt als bundesweit tätiger, tarifpolitisch  
ungebundener Wirtschaftsverband die  
Interessen ihrer mittelständischen  
Mitgliedsunternehmen, die gemeinsam ein  
Jahresumsatzvolumen von über  
15 Mrd. EURO erwirtschaften und mehr als  
100.000 Mitarbeiter beschäftigen.

# Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. Die Interessenvertretung der mittelständischen Bauwirtschaft



- Vertretung der Anliegen mittelständischer Bauunternehmen gegenüber Entscheidungsträgern aus Politik und Verwaltung
- Interessenbündelung und Erfahrungsaustausch in Arbeitskreisen (Tief- und Straßenbau, Bahnbau, Hochbau, Auslandsbau, Tarif- und Arbeitsrecht, Einkauf, EDV)
- Förderung und Begleitung strategischer Allianzen und Bietergemeinschaften zwischen mittelständischen Bauunternehmen
- Interessenvertretung im Vergabewettbewerb
- Rechtsberatung und Unterstützung bei der Gestaltung und Abwicklung von (Bau)Verträgen und Projekten
- Umfassender Informationsdienst zu allen für die Leitung eines mittelständischen Bauunternehmens wichtigen Themenbereichen.



**Auftrag der Mitglieder an die BVMB:**

**Sicherstellung mittelstandsgerechter Bedingungen im Wettbewerb**

**Ziel:**

**Dem Mittelstand muss es möglich sein, in jedem Projekt  
- auch in Großprojekten - als Hauptunternehmer agieren zu können.**

**Vorteil für die Auftraggeber:**

**Der Mittelstand sorgt für Wettbewerb – auch bei Großprojekten**



## Wettbewerbsfähigkeit

### Wettbewerbsfähig bei Verkehrsinfrastrukturprojekten durch

- Bildung von Bietergemeinschaften
- Innovative Ideen bei der Angebotsbearbeitung
- Kompetenz in den Fachgewerken
- Flexibilität bei Projekt- und Vertragsänderungen
- Qualität und Pünktlichkeit in der Projektabwicklung
- Hohe Fertigungstiefe in der Bauausführung mit eigenem Personal
- Ausbildung und langfristige Beschäftigung von Facharbeitern und Ingenieuren



## Herausforderungen und Erfolge

- Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen, zahlreiche Ortsumgehungen (Bundesstraßen), spektakuläre Ingenieurbauwerke etc.
- Verkehrsprojekte mit privater Vorfinanzierung (Mogendorfer Modell, Bund Modell)
- Funktionsbauverträge
- Großprojekte der Deutschen Bahn AG z. B. Neubau-  
strecken, ESTW
- Starke Präsenz auf regionalen Baumärkten

# Marktteilnehmerstruktur im Bundesfernstraßenbau bei komplexen Projekten?



Ergänzende Angaben für die Bauwirtschaft  
 17 Betriebe und tätige Personen im Baugewerbe  
 17.1 Bauhauptgewerbe \*)  
 Deutschland

Betriebe mit ... bis ... Personen — Stellung im Betrieb	Insgesamt 41.2, 42.1, 42.2, 42.9, 43.1, 43.9	Bau von Gebäuden 41,2	Darunter	Bau von Straßen und Bahnverkehrs-strecken 42.2	Leitungstiefbau und Kläranlagenbau 42.2	Sonstiger Tiefbau 42.9	Darunter	Abbrucharbeiten und vorbereitende Baustellenarbeiten 43,1	Sonstige spezialisierte Bautätigkeiten 43,91	Darunter	
			Errichtung von Fertigteilbauten 41.20.2				Wasserbau 42.91			Dachdeckerei und Zimmererei 43,91	Gerüstbau 43.99.1
Betriebe											
2009	73 944	21 834	491	3 439	2 531	1 218	86	5 264	39 658	23 239	2 464
2010	73 292	21 90	518	3 380	2 554	1 401	82	5 086	39 781	23 449	2 467
Davon 2010:											
1 – 19	66 123	18 450	458	2 285	1 674	1 043	63	4 814	37 857	22 493	2 244
20 – 49	5 025	1 902	36	565	565	217	14	209	1 567	875	178
50 – 99	1 401	485	12	306	220	98	2	42	250	68	33
100 – 199	543	189	7	149	71	31	2	17	86	11	9
200 – 499	173	54	4	66	23	10	-	1	19	2	3
500 und mehr	27	10	1	9	1	2	1	3	2	-	-

Statistisches Bundesamt – Ausgewählte Zahlen Bau, 03/2011



Prozentualer baugewerblicher Umsatz im Straßenbau  
nach Betriebsgrößenklassen im Jahr 2009

Betriebe mit ... Beschäftigten	Umsatzanteil in %
1 – 19	13 %
20 – 49	17 %
50 – 99	23 %
100 – 199	23 %
200 – 499	15 %
500 und mehr	9 %

Prozentualer baugewerblicher Umsatz im Brücken- und Tunnelbau  
nach Betriebsgrößenklassen im Jahr 2009

Betriebe mit ... Beschäftigten	Umsatzanteil in %
1 – 19	3 %
20 – 49	10 %
50 – 99	28 %
100 – 199	34 %
200 und mehr	25 %





## Beteiligung des deutschen Mittelstandes an den A-Modellprojekten auf Konzessionsebene und auf Bauausführungsebene

### Ausgangslage:

Bisher sind 5 A-Modellprojekte vergeben worden:

- BAB A 8 Augsburg West - München
- BAB A 4 Umfahrung Hörselberge
- BAB A 1 Hamburg - Bremen
- BAB A 5 Malsch – Offenburg
- BAB A 8 Ulm - Augsburg



Konzessionsnehmer:

BAB A 8: autobahnplus A8 GmbH

Gesellschafter: BAM PPP B.V. (25 %) (Niederländisch)  
VolkerWessels Deutschland PPP GmbH (25 %)  
(Niederländischer Mutterkonzern)  
Fluor Infrastructure Partners Sca (19 %) (Luxemburg)  
Egis Investment Partners Sca (19 %) (Luxemburg)  
**Berger Bau GmbH (6 %) Mittelstand**

Bauausführungsebene (Bauvolumen 250 Mio. €):

ARGE A8 Ausbau Augsburg – München GbR

**Berger Bau GmbH (25 %) Mittelstand (ca. 62,5 Mio. €)**  
Trapp INFRA Wesel GmbH (25 %)  
Wayss & Freytag Ingenieurbau AG (25 %)  
Fluor GmbH (25 %)



Konzessionsnehmer:

BAB A 4: Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG

Gesellschafter: Hochtief Solutions (50 %)  
Vinci S.A. (50 %) (Französisch)

Bauausführungsebene (Bauvolumen 150 Mio. €):

Bau ARGE:

Hochtief Constructions (33 %)

Eurovia AG (33 %)

Strassing Limes GmbH (17 %) Mittelstand (ca. 25,5 Mio. €)

Josef Rädlinger GmbH (17 %) Mittelstand (ca. 25,5 Mio. €)



Konzessionsnehmer:

BAB A 1: A1 mobil GmbH & Co. KG

Gesellschafter: Bilfinger Berger AG (42,5 %)  
John Laing (42,5%) (Englisch)  
**Johann Bunte (14 %)**

**Mittelstand**

Bauausführungsebene (Bauvolumen 650 Mio. €):

Bau ARGE:

Bilfinger Berger AG (65 %)  
**Johann Bunte (35 %)**

**Mittelstand (ca. 227,5 Mio. €)**



Konzessionsnehmer:

BAB A 5: Via Solutions West

Gesellschafter: Vinci (50 %) (Französisch)  
Meridiam (37 %) (Luxemburg)  
Kirchhoff (12,5 %) (Österreichischer Mutterkonzern)

Bauausführungsebene (Bauvolumen 350 Mio. €):

ARGE VCS A5:

Eurovia (50 %)  
Kirchhoff (41 %)  
Reif (9 %) Mittelstand (ca. 31,5 Mio. €)



Konzessionsnehmer:

BAB A 8 Ulm - Augsburg: Hochtief PPP Solutions/Hermann Kirchner Projektges. (Strabag-SE)

Gesellschafter:

Hochtief PPP Solutions (50 %)

Hermann Kirchner Projektgesellschaft (Strabag-SE) (50 %)

Bauausführungsebene (Bauvolumen ca. 350 Mio. €):

Hochtief PPP Solutions (50 %)

Heilit+Woener Bau GmbH + Hermann Kirchner (beide Strabag) (50 %)



## Zusammenfassung:

1. Bei den bisher vergebenen fünf A-Modellprojekten ist der deutsche Mittelstand auf Konzessionsebene bei drei Projekten (BAB A4, BAB A5 und BAB A8 Ulm-Augsburg) überhaupt nicht beteiligt.
2. Bei den bisher vergebenen fünf A-Modellprojekten ist der deutsche Mittelstand auf Konzessionsebene bei zwei Projekten mit geringen Gesellschafteranteilen (BAB A8 = 6% / BAB A1 = 15 %) beteiligt.
3. In den fünf vergebenen A-Modellprojekten sind auf Konzessionsebene insgesamt 15 Gesellschafter vertreten. Davon stammen neun aus dem Ausland. Lediglich vier Gesellschafter sind (noch) deutsche Bauunternehmen (HOCHTIEF, Bilfinger Berger, Johann Bunte, Berger Bau).
4. Bei den bisher vergebenen fünf A-Modellprojekten ist von den beauftragten Konsortien eine Bauleistung von 1.750 Mio. € zu erbringen. Von deutschen mittelständischen Bauunternehmen ist dabei entsprechend ihrer Beteiligungsverhältnisse an den Bau-Arbeitsgemeinschaften als Hauptauftragnehmer eine Bauleistung von ca. 372,5 Mio. € zu erbringen. Dies ist ein Anteil von ca. 21 % an der Gesamtbauleistung.



Fazit:

Die mittelständische Bauwirtschaft ist bei den A-Modellprojekten im Vergleich zum konventionell finanzierten Straßenbau **unterproportional** beteiligt.

Was sind die Gründe?







## Gründe: Präqualifikation beim A-Modell

Ohne Referenzen kein Auftrag,  
ohne Auftrag keine Referenzen!

- Strukturierte Projektfinanzierung
- Betrieb
- Erhaltung
- Bewertung, z. B. Bauleistungsreferenzen aus Arbeitsgemeinschaften (Leistungsanteil 75 %)



Gründe:

## Eigenkapital / Projektfinanzierung beim A-Modell

Das von den Gesellschaftern bereitgestellte Eigenkapital haftet für die Verluste der Gesellschaft (Konzessionsnehmer) und ist in seiner Laufzeit unbefristet, solange die Gesellschaft besteht.

- A-Modell A8 A5 Augsburg-West-AD München-Allach = 27 Mio. €
- A-Modell A4 Landesgrenze Hessen/Thüringen – AS Gotha = 25 Mio. €
- A-Modell A1 AD Buchholz – Bremen Krenz = 50 Mio. €
- A-Modell A5 Malsch – Offenburg = 110 Mio. €
- A-Modell A8 Ulm – Augsburg = ?



Gründe:

## Angebotsbearbeitungskosten beim A-Modell

Die Kosten für die Bearbeitung der Angebote und die langwierigen Verhandlungsrunden belasten die Bieter mit Millionen €. Dagegen werden vom AG nur max. 100.000,-- € erstattet.

**Der Mittelstand kann sich das nicht leisten!**



Gründe:

## Übertragung von Baugrundrisiken beim A-Modell

Die BVMB und ihre Mitgliedsunternehmen sind der Ansicht, dass die Risikoübertragung für den Baugrund in den Konzessionsverträgen der A-Modellprojekte unangemessen und intransparent ist sowie gegen das gesetzlich Leitbild verstößt.



Gründe:

## Wertung der Angebote beim A-Modell

Die mittelständische Bauwirtschaft hat ihre Kernkompetenz im Bauen (Koordination und termingerechte, qualitativ hochwertige Abwicklung der Bauleistung mit hoher Fertigungstiefe durch eigenes, hochqualifiziertes Personal und modernen Maschinenpark.

Beim A-Modell wird der Wettbewerb nach folgenden Kriterien entschieden:

Finanzierung: 70 %

Technik: 30 %



## (1) Konsequenz:

Der Wettbewerb um A-Modellprojekte beschränkt sich auf eine geringe Anzahl von in- und ausländischen Baukonzernen, Banken und Betreibern. Neben der Eigenkapitalproblematik zählen die hohen Präqualifikationsanforderungen und die exorbitant hohen Angebotsbearbeitungskosten zu den maßgeblichen Markteintrittsbarrieren für den Bau-Mittelstand.

Auch in Bieter-/Arbeitsgemeinschaften mit Großkonzernen sind derzeit nicht einmal eine Handvoll mittelständischer Bauunternehmen mit Blick auf das einzubringende Eigenkapital in der Lage, geringe Anteile in einer Konzessionsgesellschaft zu halten.



## (2) Konsequenz:

Mittelständische Bauunternehmen werden im Bundesfernstraßenbau bei großvolumigen PPP-Projekten mit Projektfinanzierung in die Nachunternehmerposition bei Baukonzernen gezwungen.

Die Akzeptanz der mittelständischen Bauwirtschaft für PPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau ist nach diesen Erfahrungen nahezu bei Null.

## Und wie reagiert das BMVBS auf die Kritik der mittelständischen Bauwirtschaft?







## Deshalb bleibt die mittelständische Bauwirtschaft weiter bei ihrer Meinung:

Gemeinsame Presseinformation  
der BVMB und des ZDB vom 2. Februar 2009

Mittelständische Straßenbauunternehmen fordern vom Bundesverkehrsminister Ende der PPP-Großprojekte im Bundesfernstraßenbau

Die mittelständischen Straßenbauunternehmen sprechen sich vehement gegen eine Fortführung der großvolumigen PPP-Projekte, den sogenannten A- und F-Modellen, im Bundesfernstraßenbau aus. In einem gemeinsamen Brief des Zentralverbandes des Deutschen Baugewerbes und der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen fordern Franz Keren, Vorsitzender des Straßen- und Tiefbaugewerbes im ZDB, und Jürgen Faupel, Vizepräsident der BVMB, Bundesverkehrsminister Tiefensee eindringlich auf, von der geplanten Umsetzung weiterer A- und F-Modelle abzusehen.



## Deshalb bleibt die mittelständische Bauwirtschaft weiter bei ihrer Meinung:

Die Ankündigungen des Bundesverkehrsministers, in diesem und im nächsten Jahr weitere PPP-Großprojekte im Autobahnbau aufzulegen, erregen großen Unmut bei den mittelständischen Bauunternehmern. „Durch die umfangreiche Projektgröße und die damit verbundene Komplexität der Finanzierungsmodelle wird der Mittelstand nahezu vollständig ausgegrenzt“, so Keren. „Diese PPP-Modelle für Bundesfernstraßen schaden den gewachsenen und bewährten Strukturen der mittelständisch geprägten Bauwirtschaft mit ihren vielen Arbeitsplätzen im Verkehrswegebau, die seit Jahrzehnten für den Bund und die Länder die Autobahnen gebaut haben“ ergänzt Faupel. Beide Unternehmer kritisieren, dass mittelständische Straßenbauunternehmen bei diesen großvolumigen PPP-Projekten mit Unterstützung des Bundes beim Autobahnbau in die ruinöse Nachunternehmerposition bei Baukonzernen gezwungen werden.



## Zusammenfassendes Fazit – „Auf den Punkt gebracht“

### Die mittelständische Bauwirtschaft

- sieht sich durch die Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen bei den A-Modellen ausgegrenzt/diskriminiert.
- sieht in den A-Modellprojekten ein Einfallstor für ausländische Baukonzerne auf den deutschen Baumarkt im Bundesfernstraßenbau.
- sieht es als Provokation an, wenn Verwaltung, Politik, Berater oder Vertreter von Baukonzernen es als Erfolg feiern, dass der Mittelstand bei PPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau langfristig als Nachunternehmer für die Bau- und Betriebsleistungen zum Zuge kommt.
- hat mit Blick auf PPP im Straßenbau derzeit das Vertrauen in Verwaltung und Politik verloren.
- wünscht sich eine transparente und vollumfängliche Aufarbeitung ihrer Kritikpunkte im weiteren Evaluierungsprozess der VIFG/des BMVBS.
- steht zum kontroversen und konstruktiven Dialog zur Verfügung.
- wird PPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau weiter ablehnen und dies öffentlich kommunizieren, wenn sich die derzeitige unbefriedigende Situation für den Mittelstand fortsetzt.



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dipl. Betriebswirt  
Michael Gilka

Geschäftsführer in der  
Bundesvereinigung Mittelständischer  
Bauunternehmen e.V.  
Kaiserplatz 3  
53113 Bonn  
Tel.: 0228 91185-14  
Fax: 0228 91185-20

[gilka@bvmb.de](mailto:gilka@bvmb.de)  
[www.bvmb.de](http://www.bvmb.de)