

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/2653 –**

Ausschreibung für den Ausbau der Anschlussstelle Wiesloch/Rauenberg der Bundesautobahn 6

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 5. September 2014 forderte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg auf, die Ausschreibung für das Bieterverfahren für die öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) an der Bundesautobahn 6 (A 6) bei Heilbronn aufzuheben (Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 10. September 2014, www.baden-wuerttemberg.de). In den darauf folgenden Tagen lieferte das BMVI hierfür trotz mehrfacher Aufforderung keine vergaberechtlich belastbare Begründung, so dass das ÖPP-Bieterverfahren fortgesetzt werden musste.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) ist eine Beschaffungsvariante. Bei ÖPP geht es darum, eine andere, mindestens ebenso wirtschaftliche Beschaffungsalternative zur herkömmlichen Realisierung in Betracht zu ziehen. Durch die lebenszyklusorientierte Zusammenarbeit zwischen privatem und öffentlichem Vertragspartner und die Aufgabenbündelung werden Effizienzgewinne erwartet. Ob ÖPP in Betracht kommt, ist bei jeder Einzelmaßnahme zu prüfen, weil der Staat grundsätzlich die wirtschaftlichste Beschaffungsform zu wählen hat. Dies vorausgeschickt werden die Frage zum geplanten ÖPP-Projekt A6, einem Projekt der sogenannten zweiten Staffel ÖPP, wie folgt beantwortet.

1. Weshalb hat das BMVI das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg am 5. September 2014 aufgefordert, die Ausschreibung für das Bieterverfahren für die ÖPP an der A 6 bei Heilbronn aufzuheben?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Ausschreibungsverfahren für den Ausbau der Bundesautobahn 6 im genannten Streckenabschnitt angehalten; Hintergrund waren insbesondere noch laufende Planungen zur Ausgestaltung weiterer ÖPP-Projekte.

2. Weshalb hat das BMVI in den darauf folgenden Tagen keine vergaberechtlich belastbare Begründung hierfür geliefert, so dass das Bieterverfahren weitergeführt werden musste?

Grundsätzlich ist die Durchführung des Verfahrens intendiert gewesen.

3. Trifft es zu, dass ÖPP durch die zeitlichen Abläufe bei einer Ausschreibung und Vergabe zu einer späteren Sanierung des dringend sanierungsbedürftigen Neckartalübergangs führt, als dies bei konventioneller Finanzierung möglich wäre?

Bevor nicht bestandskräftiges Baurecht für den Neckartalübergang vorliegt, soll aus vergaberechtlichen Gründen weder ein Vergabeverfahren für eine konventionelle Realisierung des Abschnitts noch ein ÖPP-Ausschreibungsverfahren durch Zuschlag beendet und der Bau begonnen werden. Auch deshalb ist eine konventionelle Umsetzung mit herkömmlicher Finanzierung nach hiesiger Einschätzung nicht schneller als eine ÖPP-Umsetzung.

4. Weshalb hat der Bund keine Freigabe für eine konventionelle Finanzierung der Sanierung des Neckartalübergangs gegeben?

Seit dem Jahr 2008 bereiten das Land Baden-Württemberg und der Bund eine ÖPP-Realisierung vor; darüber hinaus legt die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einen ÖPP-Vergabestart nahe. Deshalb war eine konventionelle Umsetzung – siehe im Übrigen auch die Vorbemerkung der Bundesregierung – nicht angezeigt.

5. Welche Vorteile verspricht sich der Bund bezüglich des Zeitablaufs und der Wirtschaftlichkeit von einer ÖPP-Finanzierung der Sanierung des Neckartalübergangs?

Ergänzend zur Vorbemerkung der Bundesregierung wird auf Folgendes hingewiesen: Insbesondere durch den bei ÖPP gegebenen Lebenszyklusansatz für Bau, Erhaltung, Betrieb und (anteilige) Finanzierung über die lange Vertragslaufzeit, die Leistungserbringung aus einer Hand und eine optimierte Risikoverteilung zwischen öffentlicher Hand und privatem Partner werden Effizienzgewinne erwartet. Damit wird eine Gesamtkostenoptimierung erreicht sowie gleichzeitig Anreize zu einer qualitativ hochwertigen Bauweise und möglichst geringen Verkehrsbeeinträchtigungen für die Nutzer über die Vertragslaufzeit gesetzt. ÖPP führt regelmäßig zu einem früheren Beginn bzw. einer schnelleren Realisierung von hoch belasteten Autobahnstrecken mit vordringlichem Ausbaubedarf: Ausbau längerer Strecken „in einem Rutsch, privat koordiniert und durchfinanziert“ statt Realisierung „abschnittsweise hintereinander“; Folge: verkürzte Ausbauphase der Gesamtstrecke, früherer Projektstart.

6. Welche Medien und Behörden wurden vom BMVI jeweils wann und jeweils auf welchem Wege (Post, E-Mail, Telefon) über die Gründe der Aufhebung der Ausschreibung bzw. deren Weiterführung informiert?

Inwieweit wurde der Deutsche Bundestag vom BMVI jeweils wann, auf welchem Weg, und in welchen Gremien darüber informiert?

Die regionalen Medien wurden vom BMVI auf den üblichen Wegen über den jeweiligen Sachstand informiert.

