

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, Jan van Aken, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Kerstin Kassner, Thomas Lutze, Cornelia Möhring, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Ausbau der Bundesautobahn A 7 zwischen Bordesholm und Hamburg als Öffentlich-Private Partnerschaft**

Nachdem die Bundesregierung im Jahr 2014 insgesamt elf Projekte in Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau für den „Fonds für Strategische Investitionen in Europa“ anmeldete, wurde am 30. April 2015 per Pressemitteilung der Start einer dritten ÖPP-Staffel (Eignungsprüfungen) angekündigt (siehe [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/033-neue-generationoepp.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/033-neue-generationoepp.html)). Der Finanzierungsvariante ÖPP fällt also eine immer prominentere Rolle in der Realisierung öffentlicher Projekte zu.

Mit den vorgestellten Projekten werde „die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neu gestaltet, die Vergütungsmechanismen optimiert und der Anwendungsbereich von öffentlich-privaten Partnerschaften erweitert. Die Neue Generation ÖPP umfasst rund 600 Kilometer Autobahn und hat ein Investitionsvolumen für den Neubau von rund 7 Milliarden Euro. Hinzu kommen Erhaltungs- und Betriebsmaßnahmen für die Laufzeit von 30 Jahren in Höhe von weiteren rund 7 Milliarden Euro.“

Im Vergleich zur zweiten ÖPP-Staffel im Bundesfernstraßenbau, in der auch bereits auf Verfügbarkeitsmodelle gesetzt wurde, sind neben Ausbauprojekten auf Autobahnen auch Neubaumaßnahmen und reine Erhaltungsprojekte enthalten und erstmals soll ÖPP auch auf Bundesstraßen zum Einsatz kommen. Neben der Ausweitung des Anwendungsbereiches soll das Finanzierungsmodell grundlegend verändert werden, indem institutionelle Anleger entweder selbst die Federführung bei Projekten übernehmen oder über die Ausgabe von Anleihen seitens der privaten Konzessionäre in die Finanzierung eingebunden werden.

Laut dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, hat der bereits laufende Ausbau der A 7 als ÖPP-Projekt „Pilotcharakter für die neue Generation von ÖPP-Modellen in Deutschland“ (siehe: [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/094-dobrindt-startausbau-a7.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/094-dobrindt-startausbau-a7.html)) und kann somit als Blaupause für alle weiteren von der Bundesregierung in Erwägung gezogene ÖPP-Projekte (so genannte Dritte Staffel) im Fernstraßenbau gelten.

Wir fragen die Bundesregierung:

#### Baumaßnahmen

1. Wie lang ist die konzessionierte Strecke, für die der Konzessionsnehmer Via Solutions Nord GmbH & Co. KG den Erhalt und Betriebsdienst über 30 Jahre übernehmen wird (bitte auch die betreffenden Autobahnkilometer der A 7 angeben, zwischen denen der Erhalt der Strecke vom Konzessionsnehmer erbracht wird)?
2. Auf wie vielen Kilometern soll die Vertragsstrecke insgesamt ausgebaut werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen die Erweiterung durchgeführt werden soll)?
3. Auf wie vielen Kilometern soll die Strecke von zwei auf drei Streifen erweitert werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen die Erweiterung durchgeführt werden soll)?
4. Auf wie vielen Kilometern soll die Strecke von drei auf vier Streifen erweitert werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen die Erweiterung durchgeführt werden soll)?
5. Auf wie vielen Kilometern soll die Strecke von zwei auf vier Streifen erweitert werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen die Erweiterung durchgeführt werden soll)?
6. Auf wie vielen Kilometern sind keine Erweiterungen geplant (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben)?
7. Ist die vom Konzessionsnehmer auszubauende Strecke länger als die Strecke, die er 30 Jahre lang betreiben und erhalten soll?  
Wenn ja, warum, und welche Haftungsregeln für eventuell auftretende Baumängel hinsichtlich der auszubauenden, aber nicht zu betreibenden Autobahnkilometer wurden vertraglich vereinbart?
8. Welche Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerke sind vom Konzessionsnehmer zu ersetzen oder neu zu bauen?
9. Wie hoch ist die Verkehrsbelastung auf den auszubauenden Streckenabschnitten (bitte nach Strecken zwischen Anschlussstellen und Art des Verkehrs – Güterverkehr, Personenverkehr – aufschlüsseln)?
10. Was sind die im Bundeshaushalt veranschlagten Kosten absolut und pro Kilometer für den Ausbau und Betrieb über die gesamte Laufzeit?
11. Auf welche Höhe belaufen sich die Baukosten insgesamt?
12. Sind Bonus-Malus-Regelungen hinsichtlich der Baukosten und der Bauzeit vereinbart worden?  
Wenn ja, welche?  
Wenn nein, warum nicht?
13. Wie hat sich die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf dem konzessionierten Abschnitt in den letzten 20 Jahren entwickelt (bitte nach Jahren getrennt und nach Anzahl der Lkw und Pkw aufschlüsseln)?
14. Welche Entwicklung der DTV wird bis Ende der Vertragslaufzeit im Jahr 2044 angenommen, und wer hat diese Verkehrsprognose(n) erstellt?

#### Finanzierung

15. Wie hoch waren die Mauteinnahmen aus dem Lkw-Verkehr auf dem konzessionierten Streckenabschnitt bisher (bitte nach Jahreseinnahmen seit Mauteinführung aufschlüsseln)?

16. Wie stellt sich die Finanzierung des Projekts genau dar?
17. Wie viel Eigenkapital verzeichnet die Projektgesellschaft?
18. Wie viel Geld wurde seitens der Europäischen Kommission aus Mitteln der Connecting Europe Facility bereitgestellt?
19. Durch welche konkreten Maßnahmen wurde das Risiko für private Investoren gesenkt?
20. Wie hoch ist das Volumen der bereits vergebenen Projektanleihen, und wie lange laufen die Anleihen?
21. Wie verteilen sich die Anleihen der Projektgesellschaft aktuell auf die unterschiedlichen Inhaber (bitte aufschlüsseln nach Inhaber und Umfang der Anleihen)?
22. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung weitere Anleiheemissionen möglich (bitte begründen)?
23. Wie hoch ist die garantierte Verzinsung der Anleihen, und wie hoch werden Staatsanleihen der Bundesrepublik Deutschland derzeit verzinst (bitte für die verschiedenen möglichen Laufzeiten angeben)?
24. Sind die Anleihen handelbar?
25. Wie verteilen sich die Anleihen der Projektgesellschaft aktuell auf die unterschiedlichen Inhaber (bitte nach Inhaber und Umfang der Anleihen aufschlüsseln)?
26. Handelt es sich bei der Projektanleihe um ein strukturiertes Wertpapier?  
Wenn ja, in welcher Reihenfolge werden die Zeichner der Anleihe bedient?
27. Können nach Kenntnis der Bundesregierung die Verfügbarkeitsentgelte der gesamten Vertragslaufzeit forfaitiert werden?  
Enthält der Konzessionsvertrag diesbezüglich Bestimmungen, und wenn ja, welche?
28. Hat die Bundesregierung bereits einen Einredeverzicht für Forfaitierungen erklärt?  
Wenn ja, wann?  
Wenn nein, unter welchen Bedingungen würde die Bundesregierung dies tun?
29. Auf welche Höhe belaufen sich die Kapitalkosten über die gesamte Vertragslaufzeit?
30. Wie hoch waren die Kosten des Ausschreibungsverfahrens und der Vergabe?
31. Wie hoch waren die Planungskosten insgesamt, und wie hoch waren die Planungskosten, die durch den Bund aufgewendet wurden?
32. Welche privaten Beratungsleistungen (z. B. von Banken, Kanzleien oder Wirtschaftsberatern) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei Ausschreibungs- und Finanzierungsfragen von welchen am Projekt beteiligten Akteuren in Anspruch genommen?  
Auf welche Höhe belaufen sich die Beratungskosten insgesamt?  
Werden diese Kosten über das Verfügbarkeitsentgelt abgegolten?
33. Wie hoch ist die Anschubfinanzierung seitens des Bundes insgesamt?
34. Wie hoch ist die Anschubfinanzierung seitens der Länder insgesamt?

35. Aus welchen Gründen muss das Land Schleswig-Holstein nicht mehr 70 Mio. Euro „für die Anschubfinanzierung beim A7-Ausbau“ ([www.welt.de/regionales/hamburg/article144356399/Bund-entlastet-Schleswig-Holstein-beim-Verkehr-um-70-Millionen-Euro.html](http://www.welt.de/regionales/hamburg/article144356399/Bund-entlastet-Schleswig-Holstein-beim-Verkehr-um-70-Millionen-Euro.html)) einsetzen?
36. In welcher Höhe werden die Baukosten des Projekts auf die Länderquote Schleswig-Holsteins (Bundeszuweisungen Fernstraßenbau) angerechnet (bitte absolut und in Prozent der Baukosten angeben)?
37. Wie ist der Verfahrensstand hinsichtlich der Anmeldung geplanter ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau beim Fonds für Strategische Investitionen in Europa (EFSI; bitte nach sich im Anmeldeverfahren befindlichen Projekten aufschlüsseln)?
38. Wie gestalten sich die Verfahren beim EFSI und der EU-Projektbondinitiative von der Anmeldung bis zur Finanzierungszusage (oder Ablehnung) konkret?
39. Welche ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau sollen in der 18. Legislaturperiode für den EFSI oder die EU-Projektbondinitiative der Connecting Europe Facility gemeldet werden?
40. Ist der Ausbau der A 94 zwischen Forstinning und Markt bereits zum EFSI oder der Projektbondinitiative gemeldet?  
Wenn ja, von wem, und in welchem Verfahrensstand befindet sich die Anmeldung?
41. Ist der Ausbau der A 7 zwischen Göttingen und Salzgitter bereits zum EFSI oder der Projektbondinitiative gemeldet?  
Wenn ja, von wem, und in welchem Verfahrensstand befindet sich die Anmeldung?
42. Welche Rolle spielt der Bund bei der Meldung von Projekten zum EFSI oder zur Projektbondinitiative genau, und welche spielte er konkret im Falle des Ausbaus der A 7?
43. Von welchem Referat welchen Bundesministeriums wurde die Tragfähigkeit des Finanzierungskonzeptes für den Ausbau der A 7 vor Vertragschluss überprüft?

#### Beschäftigte

44. Welche Autobahnmeistereien sind im Zuge der Ausschreibung des Ausbaus der A 7 als ÖPP-Projekt nach Kenntnis der Bundesregierung von Einsparungen bzw. Schließung betroffen?
45. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Beschäftigten von Automeistereien, deren Tätigkeitsfeld seit Anfang der Ausbauarbeiten entfallen ist (bitte Stellen in der Verwaltung mit einbeziehen und nach Autobahnmeisterei und Art der Tätigkeit aufschlüsseln), und werden diese Beschäftigten nach Kenntnis der Bundesregierung innerhalb der Straßebauverwaltung des Landes versetzt (bitte begründen)?
46. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die daraus entstehenden Remanenzkosten über die gesamte Vertragslaufzeit (bitte aufschlüsseln nach Autobahnmeistereien)?

#### Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

47. Wer hat die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) zur ÖPP-Ausschreibung des Ausbaus der A 7 erstellt (bitte für die Eignungsprüfung, die vorläufige und abschließende Wirtschaftlichkeitsprüfung angeben)?

48. Was hat die WU nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt gekostet?
  49. Ist die WU öffentlich einzusehen (bitte begründen)?
  50. Wie hoch war der errechnete Kostenvorteil der ÖPP-Variante gegenüber einer öffentlichen Beschaffung absolut?
  51. Um welchen Wert (in Prozent) unterschritt das beim Vergabeverfahren erfolgreiche Gebot von Via Solutions Nord GmbH & Co. KG den Public Sector Comparator (PSC)?
  52. Welche qualitativen (also nicht monetarisierbaren) Bewertungskriterien (z. B. „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands“) wurden bei der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (aWU) betrachtet?
  53. Welche Beschaffungsvariante schnitt jeweils hinsichtlich der einzelnen qualitativen Bewertungskriterien besser ab, und wie wurde dies jeweils begründet?
  54. Welches Gewicht hatten diese Bewertungskriterien bei der aWU?
  55. Unter welchen Bedingungen können die qualitativen Bewertungskriterien den Ausschlag für die ÖPP-Variante geben, obwohl die konventionelle Beschaffung sich rein monetär in der aWU als wirtschaftlicher erwies?
  56. Hat die Bundesregierung die Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bereits evaluiert und standardisiert (siehe Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD aus dem Jahr 2013, Seite 29)?  
Wenn ja, wann, und welcher Publikation ist diese zu entnehmen?  
Wenn nein, warum nicht, und nach welchen Maßgaben bzw. Leitfäden werden die WU derzeit durchgeführt?
  57. Wie wird überprüft, ob die in der aWU entscheidungsrelevanten Effizienzvorteile der ÖPP-Variante tatsächlich erreicht werden?
  58. Gibt es eine mit den Erstellern vereinbarte Vertragsstrafe für Fehler in der WU, z. B. für eine signifikante Unterschreitung des Effizienzvorteils?
  59. Wurde der Bundesrechnungshof (BRH) beauftragt, die Wirtschaftlichkeit des ÖPP-Projekts A 7 vor der Vergabe zu prüfen?  
Wenn ja, was ist das Ergebnis?  
Wenn nein, warum nicht?
  60. Wurde der BRH beauftragt, die Wirtschaftlichkeit des ÖPP-Projekts vor Vertragsschluss zu prüfen (bitte begründen)?
  61. Ist eine Gegenprüfung der Wirtschaftlichkeitsprüfung noch vorgesehen?  
Wenn ja, wann?  
Wenn nein, warum nicht?
  62. Welche Kosten prognostiziert die aWU absolut und pro Kilometer für den Ausbau und Betrieb über die gesamte Laufzeit (abgezinst auf das Jahr 2014 und absolut)?
- Vertragsgestaltung
63. Wie viele Seiten umfassten die Ausschreibungsunterlagen nach Kenntnis der Bundesregierung?
  64. Wie viele Seiten umfassen die Vergabeverträge nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach einzelnen Verträgen aufschlüsseln)?

65. Sind die Verträge öffentlich einzusehen?  
Wenn nein, welcher der Vertragspartner spricht sich nach Kenntnis der Bundesregierung gegen eine Veröffentlichung aus?
66. Wo liegt der Gerichtsstand bei gegebenenfalls eintretenden Vertragsstreitigkeiten?
67. Welche Konfliktlösungsmechanismen wurden vereinbart, und sind darunter auch Verhandlungen vor Schiedsgerichten?
68. Wie viele Beschäftigte des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und sonstiger Behörden überwachen nach Kenntnis der Bundesregierung die Einhaltung der Verträge?
69. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Kosten für dieses Vertragscontrolling?
70. Hat die Projektgesellschaft eine Renditegarantie oder einen garantierten Zins zugesichert bekommen?  
Wenn ja, wie wurde die Höhe ermittelt?
71. Sieht die Bundesregierung einen Verlust an Transparenz bei ÖPP-Verfahren, indem der Staat die Zuständigkeit für Erhalt- und Neubauprojekte, wie den Ausbau der A 7, an private Projektgesellschaften vergibt (bitte begründen)?
72. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung der Fragesteller zu, dass Konzessionsverträge mit Laufzeiten von 30 Jahren den Spielraum des Haushaltsgesetzgebers langfristig einschränken (bitte begründen)?

#### Verfügbarkeitsmodell neuer Generation

73. Plant die Bundesregierung, alle neuen ÖPP-Projekte unter Einbeziehung privaten Kapitals zu realisieren?  
Wenn nein, von welchen Faktoren ist dies abhängig?
74. Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage wurde das auf der A 7 angewandte neue Verfügbarkeitsmodell erarbeitet (bitte genaue Angabe der Quellen, die den positiven Effekt belegen)?
75. Gab es im Vorfeld Erhebungen und bzw. oder Pilotprojekte, die die theoretischen Vorteile bestätigt haben?  
Wenn ja, welche Erhebungen waren das?
76. Ist die Zahlung der Vergütung an eine Messung der Lkw-Belastung auf der Strecke gekoppelt (bitte begründen)?
77. Was sind die genauen Verfügbarkeitsparameter, und wie werden diese gewichtet?
78. Wie wurde die jährliche Durchschnittsverfügbarkeit berechnet, auf der die Entgeltzahlungen basieren?
79. Wie werden die jährlichen Abweichungen von dieser Durchschnittsverfügbarkeit berechnet?
80. Auf welchen Daten basieren die entgeltrelevanten Berechnungen der Abweichung, und wer erhebt diese Daten?
81. Kann der Bund seine Verfügbarkeitsanforderungen in der Vertragslaufzeit verändern?
82. Wie sind die Malus-Regelungen für eine verminderte Verfügbarkeit genau geregelt?

83. Sind auch Bonus-Zahlungen für eine erhöhte Verfügbarkeit vereinbart?
84. Sind feste Zeitpunkte für Nachverhandlungen hinsichtlich des Verfügbarkeitsentgeltes vereinbart, und wenn ja, in welchen Abständen?
85. Welche Projektrisiken wurden wie zwischen dem Bund und dem Konzessionär aufgeteilt?
86. In welchen Abständen müssen nach Kenntnis der Bundesregierung Autobahnabschnitte nach ihrem Neubau oder einer grundhaften Erneuerung erneut grundsaniert werden?
87. Welche Verfügbarkeit muss der konzessionierte Abschnitt bei Auslaufen des Konzessionsvertrages im Vergleich zur der den Berechnungen des Jahresentgeltes zugrunde liegenden Referenzdurchschnittsverfügbarkeit aufweisen?
88. Sind Bürgschafts- oder Rückstellungspflichten seitens der Betreibergesellschaft oder deren Gesellschafter für den Fall eines Rückgabezustands, der schlechter als der vertraglich vereinbarte Übergabezustand ist, Bestandteil des Betreibervertrages?
- Wenn ja, in welcher Höhe?
- Wenn nein, warum nicht?
89. Sind von der Projektgesellschaft Rückstellungen für zyklische und azyklische Investitionen zu bilden?
- Wenn ja, wem stehen diese Mittel im Insolvenzfall zu, und wem stehen sie nach Auslaufen des Konzessionsvertrages zu?
- Wenn nein, warum nicht?
90. Ist im Betreibervertrag ein Haftungsdurchgriff auf die Gesellschafter der Betreibergesellschaft für den Fall verankert, dass die Betreibergesellschaft Regressansprüche des Bundes oder andere Zahlungsverpflichtungen nicht bedienen kann (bitte begründen)?
91. Wurde seitens des Bundes von den Gesellschaftern der Projektgesellschaft eine Konzernhaftungserklärung abgefordert und vertraglich fixiert?
- Wenn nein, welche Sicherheiten hat die öffentliche Hand für den Fall der Insolvenz der Projektgesellschaft oder von relevanten Regressforderungen an die Projektgesellschaft (z. B. Bankbürgschaften)?
92. Unter welchen Umständen fällt der Betrieb der Konzessionsstrecke bereits vor Vertragsende zurück an den Bund (z. B. Insolvenz der Betreibergesellschaft)?
93. Kann der Vertrag mit dem Konzessionär gekündigt werden, wenn er die Leistungen nur unzureichend erbringt?
- Wenn ja, welche Bedingungen müssen genau vorliegen, und welche Regressansprüche eröffnet der Konzessionsvertrag der Bundesregierung für diesen Fall?
94. Unter welchen Bedingungen kann der Verkauf von Anteilen an die Betreibergesellschaft zu Nachverhandlungen bezüglich der Verfügbarkeitsentgelte führen?

Berlin, den 5. August 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

