

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Ekin Deligöz, Claudia Müller, Beate Müller-Gemmeke, Stefan Schmidt, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Lisa Badum, Dr. Bettina Hoffmann, Oliver Krischer, Steffi Lemke, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bilanz der Privatisierung im Bundesfernstraßenbau durch Öffentlich-Private-Partnerschaften

Seit Mitte der 2000er-Jahre hat der Bund begonnen, öffentliche Bundesfernstraßeninfrastrukturen zu privatisieren und hierfür auf das Beschaffungsinstrument der Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) zurückgegriffen. Am 16. Dezember 2020 legte die Bundesregierung ihren Bericht über ÖPP-Projekte in Betrieb vor (Bundestagsdrucksache 19/25285). Die Bundesregierung hat entsprechend dem Bericht bei keinem einzigen ÖPP-Projekt im Straßenbau eine echte Erfolgskontrolle durchgeführt. Schon 2014 stellte der unabhängige Bundesrechnungshof fest, dass allein fünf ÖPP-Projekte um insgesamt über 1,9 Mrd. Euro teurer waren, als es eine konventionelle Realisierung gewesen wäre. Öffentlich-Private Partnerschaften im Straßenbau sind nach Ansicht der Fragestellenden teure und intransparente Privatisierungsprojekte, von denen lediglich große Baukonzerne, Banken und Beratungsunternehmen profitieren. ÖPP-Projekte im Straßenbau sind nach Einschätzung der Fragestellenden für den Bund nicht wirtschaftlich. Das zeigen auch alle Analysen und Berichte des unabhängigen Bundesrechnungshofes. Der Staat sollte seine Infrastrukturen nicht privatisieren, sondern sie in Eigenregie verwalten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Anzahl der laufenden, in der Vergabe oder im Bau befindlichen ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen zwischen 2005 bis 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und für alle Projekte entsprechend der jeweiligen Projektphase darstellen)?
2. Welche Kosten sind dem Bund seit 2005 für die Realisierung bzw. Umsetzung von ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen insgesamt entstanden (bitte für jedes ÖPP-Projekt einzeln die Gesamtkosten darstellen und die Gesamtsumme aller ÖPP-Projekte angeben)?
3. Wie haben sich die Kosten der ÖPP-Projekte seit Beginn der entsprechenden Projekte bis 2020 entwickelt (bitte für jedes ÖPP-Projekt entsprechende Kostensteigerungen in absoluten Werten und relativ in Prozentwerten in Bezug auf die ursprünglichen Kosten darstellen und angeben, in welchem Jahr sich welche Anteile und absoluten Werte der Kostensteigerungen realisiert haben)?

4. Welche weiteren ÖPP-Projekte neben den bereits in der Vergabe, im Bau oder in Betrieb befindlichen ÖPP-Projekten plant die Bundesregierung derzeit?
- a) Welche vorbereitenden Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um zu prüfen, ob eine ÖPP-Beschaffung für diese Projekte in Frage kommt?
- Wie konkret ging die Bundesregierung hierbei vor?
- Welche Bedingungen müssen entsprechend der Einschätzung der Bundesregierung erfüllt sein, damit eine Realisierung eines Bundesfernstraßenprojektes als ÖPP in Frage kommt?
- b) Für welche der Projekte hat sie wann vorläufige Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen bzw. Wirtschaftlichkeitsberechnungen in Auftrag gegeben?
- c) Für welche der Projekte liegen ihr seit wann vorläufige Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen bzw. Wirtschaftlichkeitsberechnungen vor?
- d) Wie viele Versionen der entsprechenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wurden jeweils wann und durch wen erstellt?
- e) Zu welchen Ergebnissen kommen die überschlägigen und/oder vorläufigen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen bzw. Wirtschaftlichkeitsberechnungen?
- Welche Beträge bzw. Werte haben die durch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen festgestellten Vorteile der Realisierung des jeweiligen Projektes als ÖPP gegenüber der Eigenrealisierung (bitte für jedes ÖPP-Projekt exakte Werte bzw. Beträge in Euro und in Prozent angeben)?
- f) Welche Beratungsunternehmen, Kanzleien, Institutionen u. Ä. haben entsprechende Untersuchungen durchgeführt?
- g) Welche Kosten sind dem Bund im Zuge der Beauftragung entsprechender externer Beratungsunternehmen, Kanzleien, Institutionen u. Ä. bisher entstanden (bitte je ÖPP-Projekt differenziert sowie jahresscheibengenau darstellen)?
5. Wie viele und welche ÖPP-Projekte sind derzeit im Prozess der Vergabe, und bis wann sollen die entsprechenden Vergabeverfahren jeweils voraussichtlich abgeschlossen sein (bitte tabellarisch die einzelnen Projekte auflisten)?
6. Welche Vergabeverfahren für ÖPP-Projekte für Bundesautobahnen sollen 2021, 2022, 2023, 2024 und 2025 eröffnet werden, und wann rechnet die Bundesregierung voraussichtlich jeweils mit dem Abschluss der entsprechenden Verfahren (bitte tabellarisch die einzelnen Projekte auflisten)?
7. Welche Vergabeverfahren für ÖPP-Projekte hat der Bund seit 2005 ohne Zuschlag abgebrochen, und was waren jeweils die Gründe hierfür (bitte detailliert beschreiben)?
8. Welche Kosten für rechtliche und ingenieurstechnische Beratungs- und Unterstützungsleistungen sowie zur externen Beratung bei der Vorbereitung und Durchführung der Vergabeverfahren und im Zuge von Vertragsverhandlungen und des Vertragsabschlusses für ÖPP-Projekte sind dem Bund zwischen 2005 und 2020 entstanden (bitte insgesamt und für jedes ÖPP-Projekt einzeln darstellen und jahresscheibengenau differenzieren)?
9. Durch wen wurden die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die ÖPP-Projekte des Bundes im Bereich der Bundesfernstraßen jeweils erstellt,

und welche Kosten sind dem Bund hierdurch jeweils entstanden (bitte für alle ÖPP-Projekte getrennt ausweisen und tabellarisch darstellen)?

10. Welchen aktuellen Planungsstand haben die von der Bundesregierung geplanten weiteren ÖPP-Projekte A 6, AK Weinsberg – AK Feuchtwangen/Crailsheim (Baden-Württemberg), A 8, Rosenheim – Bundesgrenze Deutschland/Österreich (Bayern), E 233 (Bundesstraße), AS Meppen (A 31) – AS Cloppenburg (A 1) (Niedersachsen), A 26, Hamburg (A 1) – Rübke (Niedersachsen/Hamburg), A 57, AS Krefeld-Oppum – Bundesgrenze Deutschland/Niederlande (Nordrhein-Westfalen) und A 20, Küstenautobahn (Schleswig-Holstein/Niedersachsen; vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-projekte-der-neuen-generation-liste.html>) und die entsprechenden Vergabeverfahren (bitte für jedes der Projekte einzeln den jeweiligen aktuellen rechtlichen Planungsstand sowie den Planungsstand des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur ÖPP-Realisierung darstellen und hierbei auch ggf. den Streckenzuschnitt, den geplanten Beginn der Vergabeverfahren und den voraussichtlichen Konzessionsbeginn, soweit eingeplant, angeben)?
11. Für welche der in Frage 10 genannten, geplanten ÖPP-Projekte hat die Bundesregierung eine überschlägige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und/oder eine vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erstellt, seit wann liegen der Bundesregierung entsprechende Untersuchungen vor, und zu welchen Ergebnissen gelangen die entsprechenden Untersuchungen jeweils (bitte für jedes der in Frage 10 genannten Projekte getrennt darstellen)?
12. Mit welchen Kosten zur Realisierung der geplanten ÖPP-Projekte rechnet die Bundesregierung derzeit (bitte für jedes der in Frage 10 genannten Projekte getrennt darstellen)?
13. Aus welchen Gründen kam bzw. kommt es im Vergabeverfahren der ÖPP-Projekte A 1/A 30 und A 61 zu zeitlichen Verzögerungen?
14. Wie hat sich der prozentuale Streckenanteil aller ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau (Längen der Betriebsstrecken) am Bundesautobahnnetz zwischen 2005 und 2020 entwickelt (bitte die jährlichen absoluten Längen sowie die jeweiligen Prozentanteile insgesamt darstellen und nach Bundesländern differenzieren; bitte entsprechend den im ÖPP-Konzessionsvertrag beschriebenen Betriebskilometern)?
15. Wie wird sich der prozentuale Streckenanteil aller ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau (Längen der Betriebsstrecken) am Bundesautobahnnetz zwischen 2021 und 2025 entwickeln, wenn alle von der Bundesregierung derzeit geplanten ÖPP-Projekte (vgl. Anlage zum Bundeshaushalt 2021, Übersicht ÖPP-Projekte) realisiert werden (bitte die jährlichen absoluten Längen sowie die jeweiligen Prozentanteile insgesamt darstellen und nach Bundesländern differenzieren)?
16. Welche Summen und welche Anteile der im Einzelplan 12 der Jahre 2009 bis 2020 im Bereich Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden Mittel standen in den jeweiligen Jahren für ÖPP-Projekte bereit bzw. waren durch diese gebunden (bitte jahresscheibengenau die absoluten Werte im Bereich Bundesfernstraßen im Einzelplan sowie die absoluten und relativen Werte für ÖPP-Projekte darstellen)?
17. Inwiefern plant die Bundesregierung eine Veröffentlichung der überschlägigen Wirtschaftlichkeitseinschätzung bzw. Wirtschaftlichkeitsberechnung (üWE), der vorläufigen Wirtschaftlichkeitseinschätzung bzw. Wirtschaftlichkeitsberechnung (vWU) und der abschließenden Wirtschaftlichkeitseinschätzung bzw. Wirtschaftlichkeitsberechnung (aWU) aller ÖPP-Pro-

jekte (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 2018, S. 74: „Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die Konzessionsverträge werden wir nach Vergabe bei Zustimmung des Konzessionsnehmers im Internet veröffentlichen.“)?

18. Welche Beträge bzw. Werte haben die durch die vorläufigen und abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für alle in Betrieb und Bau befindlichen ÖPP-Projekte festgestellten Vorteile der Realisierung des jeweiligen Projektes als ÖPP gegenüber der Eigenrealisierung (bitte für jedes ÖPP-Projekt exakte Wertebzw. Beträge in Euro und in Prozent angeben und jeweils für vorläufige und abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen differenziert darstellen)?
19. Wie viele Millionen Euro barwertig bzw. wie viel Prozent beträgt laut abschließender Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Gesamtnutzenvorteil der ÖPP-Beschaffung zu den ÖPP-Projekten A 8, Augsburg/West-München/Allach; A 4, Herleshausen (Landesgrenze Hessen/Thüringen) – Gotha; A 1, AK Bremen – AD Buchholz; A 5, AS Offenburg – Malsch; A 9, Landesgrenze Thüringen/Bayern – AS Lederhose; A 8, Ulm/Elchingen – Augsburg/West; A 6, Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg; A 7, AD Hamburg/Nordwest – AD Bordesholm; A 7, AS Göttingen – AS Bockenheim; A 94, Forstinning-Marktl; A 10/A 24, AS Neuruppin – AD Pankow; A 3, AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried und A 49, AD Ohmtal (A 5) – AS Frittlar gegenüber der konventionellen Beschaffung über den Betrachtungszeitraum (bitte tabellarisch für jede der laufenden Maßnahmen getrennt angeben)?
20. Wie viele und welche von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen bzw. durchgeführten überschlägigen, vorläufigen und abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass eine Beschaffung über ÖPP nicht ebenso wirtschaftlich oder wirtschaftlicher ist als andere Beschaffungsvarianten bzw. eine staatliche Eigenrealisierung?
21. Inwiefern trägt die „Die Autobahn GmbH des Bundes“ dazu bei, dass sich die Kosten der Eigenrealisierung des Bundes im Vergleich zu den Kosten der Beschaffung über ÖPP verschieben?
 - a) In welchem Umfang haben bzw. werden sich für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen die Kosten der Eigenrealisierung durch die „Die Autobahn GmbH des Bundes“ reduziert bzw. reduzieren?
 - b) Um wie viel Prozent effizienter wird die Eigenrealisierung durch die „Die Autobahn GmbH des Bundes“ durch die Bundesregierung ab 2021 im Vergleich zu den vorherigen Kosten der Eigenrealisierung angenommen?
22. Aus welchen Gründen verfügt das BMVI nicht über eine begleitende Erfolgskontrolle für ÖPP-Projekte, sondern lediglich über ein begleitendes Vertragsmanagement?

Wie misst das BMVI den Erfolg konkreter ÖPP-Projekte?
23. Welche „besonderen Vorkommnisse“ (vgl. <https://dserver.bundestag.de/btd/19/252/1925285.pdf>, S. 3) stellte die Bundesregierung im Zuge der Berichte des systematischen Prüfungsverfahrens bei allen im Bau oder in Betrieb befindlichen ÖPP-Projekten fest?
24. Bei wie vielen und bei welchen ÖPP-Projekten kam es bisher zur Nutzung von welchen internen Streitbeilegungsmechanismen, zu Schlichtungsgesprächen, zu Schiedsgerichtsverfahren und/oder zu Gerichtsverfahren?

Wie verliefen die entsprechenden internen oder externen Prozesse?

Mit welchen Ergebnissen wurden sie jeweils abgeschlossen?

Welche Prozesse sind noch nicht abgeschlossen, und wie ist hier jeweils der Verfahrensstand?

25. Welche Kosten sind dem Bund durch interne Streitbeilegung mit Konzessionsnehmern und durch externe Prozesse mit Konzessionsnehmern jeweils entstanden (bitte ÖPP-projektspezifisch darlegen und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
26. Welche Kosten sind der Bundesregierung durch Verfahrensstreitigkeiten und/oder Prozesse zu Vergabeentscheidungen von ÖPP-Vergabeverfahren bisher entstanden (bitte ÖPP-projektspezifisch darlegen und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
27. Inwiefern hat die Bundesregierung die Baumaßnahmen im Zuge von ÖPP-Projekten überwacht und den baulichen Zustand der fertiggestellten Bauwerke überprüft (bitte für jedes ÖPP-Projekt detailliert mit Angabe von Art, Umfang und Regelmäßigkeit der Überprüfung in den Bauphasen darstellen und die Bauqualität darstellen)?
Welche Ergebnisse erbrachten entsprechende Überprüfungen jeweils; welche Mängel, Schäden o. Ä. wurden festgestellt?
28. In welchen Abständen prüft sie die baulichen Ist-Zustände der errichteten Bauwerke im Zuge von ÖPP-Projekten (bitte für jedes ÖPP-Projekt detailliert mit Angabe von Art, Umfang und Regelmäßigkeit der Überprüfung in Betrieb darstellen)?
Welche Ergebnisse erbrachten entsprechende Überprüfungen jeweils; welche Mängel, Schäden o. Ä. wurden festgestellt?
29. Inwiefern hat die Bundesregierung bei ÖPP-Projekten festgestellt, dass die Umsetzung des Betriebsdienstes nicht oder in Teilen nicht vertragskonform erfolgt?
Wann hat sie dies festgestellt?
Wodurch hat sie das festgestellt?
Welche Maßnahmen hat sie ergriffen, um die Rechte des Bundes zu wahren?
30. Wann, in welchem Umfang und aus welchen Gründen hat der Bund bei ÖPP-Projekten Vertragsstrafen vollzogen (bitte detailliert für jedes ÖPP-Projekt darstellen)?
31. Welche ÖPP-Projekte hat der Bundesrechnungshof im Rahmen einer Prüfung in welchem Umfang begleitet, und welche Empfehlungen hat der Bundesrechnungshof der Bundesregierung in Bezug auf die entsprechenden Projekte ausgesprochen (bitte für jedes ÖPP-Projekt differenziert darstellen)?
32. Welche Kapitalkosten entstehen dem Bund derzeit für die Ausgabe 30-jähriger Staatsanleihen?
33. Welchen durchschnittlichen Zinssatz auf das eingesetzte Kapital zahlt der Bund im Durchschnitt aller in Betrieb befindlichen ÖPP-Projekte?
34. Welche durchschnittliche Rendite zahlt der Bund den Konzessionsnehmern im Durchschnitt aller in Betrieb befindlichen ÖPP-Projekte?
35. Welche Entwicklungen der Zinsen nimmt der Bund in den Wirtschaftlichkeitsberechnungen zu den ÖPP-Projekten A 3 und A 49 für die nächsten 30 Jahre an?

36. Auf welche Art und Weise bewertet die Bundesregierung das Risiko, dass ein Konzessionsnehmer eines ÖPP-Projektes vor Ablauf der 30-jährigen Vertragslaufzeit den Konzessionsvertrag nicht erfüllen kann oder ihn gezielt kündigt?
37. Wie hat sich die Anzahl der Autobahnmeistereien in Deutschland in den Jahren 2005 bis 2020 entwickelt (bitte auch entsprechende Personalentwicklung darstellen), und welche Kosten sind dem Bund für den Betrieb der Autobahnmeistereien in den Jahren 2005 bis 2020 entstanden (bitte jahresscheibengenau angeben)?
38. Unter welchen Bedingungen kann der Bund bereits abgeschlossene Konzessionsverträge kündigen (bitte für alle in Betrieb befindlichen ÖPP-Projekte die jeweiligen Kündigungsmöglichkeiten und ihre jeweiligen Bedingungen darstellen)?

Berlin, den 12. Januar 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

