

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Ekin Deligöz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/25916 –

Bilanz der Privatisierung im Bundesfernstraßenbau durch Öffentlich-Private-Partnerschaften

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante sind ein wichtiges Instrument, um bei geeigneten Projekten im Bundesfernstraßenbau Synergien zu schaffen und mit einer deutlich schnelleren Projektabwicklung eine leistungsfähige Infrastruktur herzustellen. Optimierte Finanzierungsstrukturen bei ÖPP-Projekten führen mit dazu, dass eine ÖPP-Realisierung im konkreten Fall wirtschaftlicher sein kann als eine konventionelle Beschaffung. Darüber hinaus wird aufgrund der vertraglichen Anreizsystematik eine hohe Qualität in Bau, Erhaltung und Betrieb in den ÖPP-Projekten erzielt.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Bundesregierung im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode klar zu Öffentlich-Privaten Partnerschaften bekannt und sich verständigt, dass die noch nicht fertiggestellten Öffentlich-Privaten

Partnerschaften der 1. bis 3. Staffel realisiert werden. Voraussetzung ist, dass sich die ÖPP-Variante im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen als mindestens so wirtschaftlich erweist wie eine konventionelle Beschaffung der jeweiligen Maßnahme.

Zur fachlichen Information über Öffentlich-Private Partnerschaften und zur Schaffung von mehr Transparenz hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entsprechend der Vereinbarung im Koalitionsvertrag die ÖPP-Verträge nach Zustimmung und Wahrung der Rechte der privaten Partner veröffentlicht. Darüber hinaus hat das BMVI eine Muster-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung veröffentlicht, um das methodische Vorgehen in den ÖPP-Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nachvollziehbar zu machen.

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)?

Jahr	in Vergabe	laufend	davon im Bau
2005	4	0	0
2006	4	0	0
2007	2	2	2
2008	1	3	3
2009	2	4	4
2010	2	4	2
2011	1	6	4
2012	1	6	3
2013	2	6	3
2014	3	7	2
2015	4	7	1
2016	4	8	2
2017	2	10	4
2018	3	11	5
2019	4	11	3
2020	1	13	5

Der Projektstatus „laufend“ bezeichnet beauftragte, in Bau- oder Betriebs- und Erhaltungsphase befindliche ÖPP-Projekte im Bundesautobahn- und Bundesstraßenbau.

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)?

ÖPP-Projekt	verausgabt bis 2020 in T Euro
A 8 Augsburg/West – München/Allach	344.505
A 4 Herleshausen (Landesgrenze HE/TH) – Gotha	246.089
A 1 AK Bremen – AD Buchholz	325.194
A 5 AS Offenburg – Malsch	185.435
A 9 Landesgrenze TH/BY – AS Lederhose	222.423
A 8 Ulm/Elchingen – Augsburg/West	353.970
A 6 Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg	258.502
A 7 AD Hamburg/Nordwest – AD Bordesholm	412.053

ÖPP-Projekt	verausgabt bis 2020 in T Euro
A 7 AS Göttingen – AS Bockenem	208.956
A 94 Forstinning – Marktl	287.971
A 10/A 24 AS Neuruppin – AD Pankow	222.207
A 3 AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried	10.938
A 49 AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar	1.614
Summe	3.079.857

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)?

Die Kostenentwicklung der Projekte kann den Erläuterungen der entsprechenden Haushaltstitel entnommen werden. Diese sind in den jährlichen Bundeshaushalten enthalten und unter www.bundshaushalt.de abrufbar.

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?

Die Fragen 4 bis 4d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird die angekündigten, bisher nicht umgesetzten ÖPP-Projekte der zweiten Staffel und der „Neuen Generation“ weiterverfolgen. Voraussetzung für die Einleitung eines ÖPP-Vergabeverfahrens ist, dass die ÖPP-Beschaffungsvariante sich im Rahmen einer vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vWU) als potenziell mindestens so wirtschaftlich erweist wie eine konventionelle Realisierung der jeweiligen Maßnahme. Sofern diese Voraussetzung erfüllt ist, werden die Vergabeverfahren der ÖPP-Projekte A 1 Münster – Osnabrück und A 61 Landesgrenze RP/BW – AK Frankenthal nach aktueller Planung in 2021 bzw. 2022 eingeleitet.

Die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) wurde mit der Umsetzung des ÖPP-Projektes A 1 Münster – Osnabrück betraut. Der Projektzuschnitt des in der zweiten Staffel als ÖPP-Projekt A 1/A 30 AS Münster/Nord – AK Lotte/Osnabrück angekündigten Projektes wurde angepasst, da

für erforderliche Ersatzneubauten auf dem für das ÖPP-Projekt ursprünglich als Bestandsstrecke vorgesehenen Streckenabschnitt der A 30 noch Planungen ausstehen. Die Festlegung des Projektzuschchnitts erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse überschlägiger Wirtschaftlichkeitseinschätzungen (üWE). Die Erstellung der vWU zum ÖPP-Projekt A 1 Münster – Osnabrück wird derzeit vorbereitet.

Für das ÖPP-Projekt A 61 Landesgrenze RP/BW – AK Frankenthal wurde eine vWU (Stand 30. Mai 2018) durchgeführt, die eine potenzielle Wirtschaftlichkeit des ÖPP-Projektes gegenüber einer konventionellen Realisierung ausweist. Die vWU wird zu gegebener Zeit unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen aktualisiert. Die DEGES wurde auch mit der Umsetzung des ÖPP-Projektes A 61 betraut.

2011 wurden für die Umsetzung der ÖPP-Projekte A 61 Landesgrenze RP/BW – AK Frankenthal und A 1 Münster – Osnabrück externe Beratungsleistungen beauftragt. Die Erstellung der vWU ist eine Teilleistung des Beratungsmandats.

- 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)?

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 Werte bzw. 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 Bockenem; A 94, Forstinning-Markt; A 10/A 24, AS Neuruppin – AD Pankow; A 3, AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried und A 49, AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar gegenüber der konventionellen Beschaffung über den Betrachtungszeitraum (bitte tabellarisch für jede der laufenden Maßnahmen getrennt angeben)?

Die Fragen 4e, 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die üWE der ÖPP-Projekte A 61 Landesgrenze RP/BW – AK Frankenthal und A 1 Münster – Osnabrück bestätigten im Ergebnis den jeweils weiterverfolgten ÖPP-Projektzuschchnitt. Die vWU des ÖPP-Projektes A 61 Landesgrenze RP/BW – AK Frankenthal weist sowohl einen Kosten- wie einen Nutzenvorteil für die ÖPP-Variante aus.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau beinhalten interne Kalkulationen der öffentlichen Hand zu dem jeweiligen Projekt. Deren Offenlegung wäre geeignet, den Wettbewerb in Vergabever-

fahren für ÖPP-Projekte zum wirtschaftlichen Nachteil der öffentlichen Hand zu verringern. Es bestünde die Gefahr, dass Bieter ihre Angebote an den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ausrichten. Die damit nicht mehr hinreichend sicher auszuschließende Etablierung eines entsprechenden „Preisniveaus“ würde dazu führen, dass weitere potenzielle Wirtschaftlichkeitsvorteile zugunsten der öffentlichen Hand nicht mehr erschlossen würden. Der Bund hat ein berechtigtes Geheimhaltungsinteresse, da die Kenntnis der internen Kalkulation der öffentlichen Hand und des Ergebnisses des konventionellen Vergleichsmaßstabes den Marktteilnehmern Rückschlüsse auf die Wirtschaftlichkeitsschwelle der Angebote in den bevorstehenden und auch in zukünftigen, gleichgelagerten ÖPP-Vergabeverfahren ermöglichen würde, was zu einer Wettbewerbseinschränkung führen könnte. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau können der Öffentlichkeit daher nicht zugänglich gemacht werden.

Unter sorgfältiger Abwägung des parlamentarischen Auskunftsanspruches einerseits und des Schutzes der fiskalischen Interessen des Bundes andererseits wurden die erbetenen Informationen als „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

- f) Welche Beratungsunternehmen, Kanzleien, Institutionen u. Ä. haben entsprechende Untersuchungen durchgeführt?

Die üWE zu den ÖPP-Projekten A 61 Landesgrenze RP/BW – AK Frankenthal und A 1 Münster – Osnabrück wurden jeweils von der Autobahn GmbH des Bundes bzw. der auf die Autobahn GmbH des Bundes verschmolzenen Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) erstellt. Die vWU des ÖPP-Projektes A 61 Landesgrenze RP/BW – AK Frankenthal wurde im Rahmen des vorgenannten Beratungsmandats erstellt.

- 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)?
8. Welche Kosten für rechtliche und ingenieurtechnische 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)?

Die Fragen 4g und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Bund sind für externe Beratungsleistungen für das ÖPP-Projekt A 1 Münster – Osnabrück Kosten von 304.935,12 Euro (brutto) und für das ÖPP-Projekt A 61 Landesgrenze RP/BW – AK Frankenthal von 274.748,39 Euro (brutto) entstanden.

Dem Bund sind für externe 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 zwischen 2005 und 2020 Kosten von insgesamt 19.892.458,78 Euro (brutto) entstanden.

Beratungs- und Unterstützungsleistung	Gesamtkosten 2005 – 2020 in Euro (brutto)
Entwicklung eines strukturierten Verhandlungsverfahrens für Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau (A- und F-Modell), Erarbeitung projektspezifischer Vergabeunterlagen auf Basis vorhandener Musterregelungen und Betreuung der Projekte, Betreuung der Projekte in Nachprüfungsverfahren	11.235.058,09
Beratung bei der Vorbereitung und Durchführung der Vergabeverfahren von vier Projekten der zweiten Staffel von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau einschl. Auftragsänderung während der Vertragslaufzeit gem. § 132 Abs. 2 Nr. 3 GWB	7.039.948,18
Ingenieurtechnische Begleitung/Beratung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bei der Umsetzung von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau	214.391,49
Rechtliche Begleitung/Beratung des BMVI bei der Umsetzung von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau	1.403.061,02
Summe	19.892.458,78

Die Bundesregierung ist bei der Beantwortung von Fragen aus dem Parlament verfassungsrechtlich insbesondere dazu verpflichtet, die Grundrechte Dritter zu wahren. Hierunter fallen auch die von Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 14 Absatz 1 des Grundgesetzes (GG), im Übrigen nach Artikel 2 Absatz 1 GG geschützten Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der beauftragten Beratungsunternehmen. So werden als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse alle auf ein Beratungsunternehmen bezogenen Tatsachen, Umstände und Vorgänge verstanden, die nicht offenkundig, sondern nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind und an deren Nichtverbreitung der Rechtsträger ein besonderes Interesse hat (BVerfGE 115, 205/230 zum Schutz aus Artikel 12 GG). Auftragsinhalt sowie die entsprechenden Kosten der Aufträge stellen dem Wesen nach derartige Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse dar, gerade auch in der hier abgefragten, auf die einzelnen ÖPP-Projekte und deren Gesamtheit bezogenen Zusammenstellung der Beraterkosten in Jahresscheiben. Für diejenigen, die über Kenntnisse der Branchenüblichkeit verfügen, lassen die Angaben auch Rückschlüsse auf Umfang und Kostenstruktur der jeweiligen Leistungserbringer zu.

Unter sorgfältiger Abwägung des parlamentarischen Auskunftsanspruches einerseits und der grundrechtlich geschützten Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die jahresscheibengenau differenzierten Informationen als Verschlussache „VS-Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

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)?

Das derzeit laufende Vergabeverfahren des ÖPP-Projektes B 247, Mühlhausen – Bad Langensalza soll voraussichtlich im Laufe dieses Jahres abgeschlossen werden.

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)?
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.bmv.i.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)?

Die Fragen 6 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die derzeit geplanten Eröffnungen von Vergabeverfahren können folgender Tabelle entnommen werden:

ÖPP-Projekt	vsl. Einleitung Vergabeverfahren	vsl. Abschluss Vergabeverfahren
A 1 Münster – Osnabrück	2021	2023
A 61 LGr. RP/BW – AK Frankenthal	2022	2024

Die übrigen Planungsstände können der folgenden Tabelle entnommen werden. Die Planfeststellungsabschnitte liegen in dem möglichen, noch abschließend zu bestimmenden Projektzuschnitt der geplanten ÖPP-Projekte. Vor einem ÖPP-Projektbeginn konventionell realisierte bzw. zu realisierende Bauabschnitte können gegebenenfalls als Betriebs- und Erhaltungsabschnitte in einem ÖPP-Projektzuschnitt berücksichtigt werden. Es wird – insbesondere im Hinblick auf die ÖPP-Projekte A 6 und A 20 – darauf hingewiesen, dass der Projektzuschnitt erst mit absehbarem Baurecht unter Beachtung der gesetzlichen Rahmenbedingungen festgelegt werden kann. Voraussetzung für die Einleitung eines ÖPP-Vergabeverfahrens ist, dass die ÖPP-Variante sich im Rahmen einer vWU als potenziell mindestens so wirtschaftlich erweist wie eine konventionelle Realisierung. Angesichts der aktuellen Planungsstände sind Aussagen zu einem etwaigen Beginn der Vergabeverfahren gegenwärtig nicht möglich.

Konzessionen sind derzeit nicht geplant.

	Planfeststellungsabschnitte	Planungsstand
Sechsstreifiger Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen/ Crailsheim		
A 6	AK Weinsberg – ö AS Bretzfeld	2
A 6	ö AS Bretzfeld – Öhringen	3
A 6	Öhringen – Kupferzell (B 19)	3
A 6	Kupferzell (B 19) – Ilshofen/Wolpertshausen	3
A 6	Ilshofen/Wolpertshausen – Kirchberg	2
A 6	Kirchberg – Landesgrenze BW/BY	2
A 6	Landesgrenze BW/BY – AK Feuchtwangen	4

	Planfeststellungsabschnitte	Planungsstand
Sechsstreifiger Ausbau der A 8 zwischen der AS Rosenheim und der Bundesgrenze Deutschland/Österreich		
A 8	AS Rosenheim – AS Achenmühle	3
A 8	AS Achenmühle – Bernauer Berg	3
A 8	Bernauer Berg – AS Felden	1
A 8	AS Felden – AS Grabenstätt	ohne Planung
A 8	AS Grabenstätt – Reichenhausen	2
A 8	Reichenhausen – Vogling mit AS Traunstein	1
A 8	Vogling – AS Neukirchen	1
A 8	AS Neukirchen – Loithal	2
A 8	Loithal – Jechling	1
A 8	Jechling – Bundesgrenze Deutschland/Österreich	2
Vierstreifiger Neu- bzw. Ausbau der Bundesstraße E 233 zwischen der AS Meppen (A 31) und der AS Cloppenburg (A 1)		
B 213	AS Meppen (A 31) – Meppen (B 70)	3
B 213	Meppen (B 70) – w Haselünne	1
B 213	w Haselünne – Kgr. Emsland/Cloppenburg	2
B 213	Kgr. Emsland/Cloppenburg – ö Lönningen (OU Lönningen)	2
B 213	ö Lönningen – ö Lastrup (OU Lastrup)	2
B 213	ö Lastrup – Cloppenburg (B 68)	2
B 72	Cloppenburg (B 68) – AS Cloppenburg (A 1)	2
Vierstreifiger Neubau bzw. achtstreifiger Ausbau der A 26 zwischen Buxtehude und dem AD Hamburg-Süderelbe		
A 26	nö Buxtehude (K 40) – Neu Wulmstorf (L 235)	5
A 26	Neu Wulmstorf (L 235) – Landesgrenze NI/HH	5
A 26	Landesgrenze NI/HH – AK HH-Hafen	5
A 26	AK HH-Hafen – AS HH-Moorburg	3
A 26	AS Moorburg – AS HH-Hohe Schaar	3
A 26	AS HH-Hohe Schaar – AD HH-Süderelbe	2
Sechsstreifiger Ausbau der A 57 zwischen der AS Krefeld-Oppum und dem AK Kamp-Lintfort		
A 57	AS Krefeld-Oppum – AS Krefeld-Gartenstadt	3
A 57	AS Krefeld-Gartenstadt – AK Moers (A 40)	3
A 57	AK Moers (A 40)	0
A 57	AK Moers – AK Kamp-Lintfort (A 42)	0
Vierstreifiger Neubau der A 20 zwischen Westerstede (A 28) und Weede		
A 20	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	4
A 20	Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)	3
A 20	Schwei (B 437) – ö Weserquerung (L 121)	2
A 20	ö Weserquerung (L 121) – A 27 (n AD Stotel)	2
A 20	A 27 (n AD Stotel) – Heerstedt (B 71)	1
A 20	Heerstedt (B 71) – Bremervörde (B 495)	2
A 20	Bremervörde (B 495) – Elm (L 114)	3
A 20	Elm (L 114) – AK A 20/A 26 (ö Drochtersen)	2
A 20	AK A 20/A 26 – Landesgrenze NI/SH (Elbmitte)	3/4
A 20	Landesgrenze NI/SH (Elbmitte) – Glückstadt (B 431)	3a
A 20	Glückstadt (B 431) – Hohenfelde (A 23)	3
A 20	Hohenfelde (A 23) – L 114	3
A 20	L 114 – A 7	3
A 20	A 7 – Wittenborn	3a
A 20	Wittenborn – Weede	3a

Legende Planungsstände:

0 – Vorplanung; 1 – Entwurfsplanung; 2 – vor Einleitung Planfeststellung; 3 – im Planfeststellungsverfahren; 3a – im Planergänzungsverfahren; 4 – Planfeststellungsbeschluss; 5 – im Bau

7. Welche Vergabeverfahren für ÖPP-Projekte hat der Bund seit 2005 ohne Zuschlag abgebrochen, und was waren jeweils die Gründe hierfür (bitte detailliert beschreiben)?

Das Vergabeverfahren des ÖPP-Projektes B 247 Leinefelde-Worbis (A 38) – Dingelstädt wurde Anfang 2019 aufgehoben und damit ohne Zuschlag beendet, da die Vergabestelle nach Eingang der Erstangebote keine Aussicht auf ein wirtschaftliches Ergebnis gesehen hat.

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)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 70 Plenarprotokoll 19/172 verwiesen.

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)?

Für die ÖPP-Projekte A 6 AK Weinsberg – AK Feuchtwangen/Crailsheim (üWE, Stand: 19. Juni 2012), E 233 AS Meppen (A 31) – AS Cloppenburg (A 1) (üWE, Stand: 2. Juli 2014), A 26 Hamburg (A 1) – Rübke (Machtbarkeitsstudie F-Modell, Stand: 5. August 2008; üWE, Stand: 18. Juli 2017), A 57 AS Krefeld-Oppum – Bundesgrenze Deutschland/Niederlande (üWE, Stand: 22. August 2018) und A 20 Küstenautobahn (Eignungsabschätzung, Stand: 10. September 2012) liegen überschlägige Untersuchungen bezüglich einer potenziellen Machbarkeit bzw. Vorteilhaftigkeit einer ÖPP-Realisierung vor. Die genannten üWE kommen zu dem Ergebnis, dass die jeweilige ÖPP-Variante potenziell mindestens so wirtschaftlich ist wie eine konventionelle Beschaffung. Die Eignungsabschätzung für das Projekt Elbquerung im Zuge der A 20 ist öffentlich einsehbar (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-geschaeftsmodelle-f-modell.html). Mit fortgeschrittenem Baurecht ist unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen eine erneute Überprüfung der potenziellen Wirtschaftlichkeit einer ÖPP-Realisierung vorzunehmen. Angesichts der aktuellen Planungsstände liegt für keines der genannten ÖPP-Projekte eine vWU vor.

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)?

Aussagen bezüglich der zu erwartenden Kosten der genannten ÖPP-Projekte können erst getroffen werden, wenn die Baurechtschaffung fortgeschritten ist und der konkrete Leistungsumfang und Projektzuschnitt definiert wurde. Erst dann können unter Berücksichtigung aktueller Kostendaten weitere Berechnungen bezüglich der zu erwartenden Kosten einer konventionellen Realisierung und einer ÖPP-Beschaffungsvariante sowie deren potenzieller Wirtschaftlichkeit erfolgen.

13. Aus welchen Gründen kam bzw. kommt es im Vergabeverfahren der ÖPP Projekte A 1/A 30 und A 61 zu zeitlichen Verzögerungen?

Es wurden bisher für die ÖPP-Projekte A 1 Münster – Osnabrück und A 61 Landesgrenze RP/BW – AK Frankenthal keine Vergabeverfahren eingeleitet.

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)?

In der folgenden Tabelle sind die Betriebsstrecken der ÖPP-Projekte und die Anteile der ÖPP-Projekte am Bundesautobahnnetz in den jeweiligen Ländern zusammengestellt. Bei Neubau-Projekten ist die Betriebsstrecke nach Fertigstellung der Neubaustrecke ausgewiesen. In 2005 und 2006 waren noch keine ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau vertraglich gebunden.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Baden-Württemberg	1.039	1.039	1.039	1.046	1.047	1.046	1.054	1.054	1.054	1.054	1.054	1.054	1.054	1.054
davon ÖPP	-	-	60	60	60	60	60	60	60	60	107	107	107	107
in Prozent	0,0	0,0	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7	10,2	10,2	10,2	10,2
Bayern	2.408	2.447	2.491	2.503	2.503	2.509	2.514	2.515	2.515	2.515	2.515	2.515	2.515	2.548
davon ÖPP	51	51	51	51	109	109	109	109	109	109	109	109	109	262
in Prozent	2,1	2,1	2,1	2,0	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	10,3
Brandenburg	790	790	795	795	795	795	794	794	794	805	805	806	806	806
davon ÖPP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66	66	66
in Prozent	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,1	8,1	8,1
Hamburg	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	76
davon ÖPP	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5	5	5	5	5
in Prozent	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	7,0
Hessen	961	972	972	972	972	972	975	975	987	988	984	984	996	996
davon ÖPP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
in Prozent	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niedersachsen	1.405	1.405	1.419	1.431	1.431	1.433	1.434	1.434	1.444	1.444	1.444	1.444	1.450	1.452
davon ÖPP	-	66	66	66	66	66	66	66	66	66	126	126	126	126
in Prozent	0,0	4,7	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,5	4,5	8,7	8,7	8,7	8,6
Schleswig-Holstein	498	498	510	533	533	533	536	536	538	538	544	545	545	545
davon ÖPP	-	-	-	-	-	-	-	54	54	54	54	54	54	54
in Prozent	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0	10,0	10,0	9,8	9,8	9,8	9,8
Thüringen	463	465	482	498	498	498	498	511	510	521	521	521	521	521
davon ÖPP	45	45	45	45	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91
in Prozent	9,7	9,6	9,3	9,0	18,3	18,3	18,3	17,8	17,9	17,5	17,5	17,5	17,5	17,5
bundesweit	12.531	12.594	12.718	12.813	12.819	12.845	12.879	12.917	12.949	12.993	12.996	13.009	13.141	13.191
davon ÖPP	96	162	222	222	326	326	326	385	385	385	492	558	558	711
in Prozent	0,8	1,3	1,7	1,7	2,5	2,5	2,5	3,0	3,0	3,0	3,8	4,3	4,2	5,4

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)?

Die im Zielnetz 2030 enthaltenen ÖPP-Streckenlängen sowie die ÖPP-Anteile betragen:

Bundesland	ÖPP-Strecken im Bundesautobahnnetz in km	ÖPP-Anteil am Bundesautobahnnetz in Prozent
Baden- Württemberg	107	0,8
Bayern	262	1,9
Brandenburg	66	0,5
Hamburg	5	0,0
Hessen	62	0,4
Niedersachsen	126	0,9
Nordrhein- Westfalen	52	0,4
Rheinland-Pfalz	57	0,4
Schleswig- Holstein	54	0,4
Thüringen	91	0,7

Hinweis: Die Aufstellung enthält die im Bundeshaushalt 2021 enthaltenen ÖPP-Maßnahmen.

Im Vergleich zu den ÖPP-Streckenanteilen im Jahr 2020 von 711 Kilometern (5,4 Prozent) beträgt der auf Basis der Zielvorgaben des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen für das Jahr 2030 ermittelte Anteil der ÖPP-Strecken im Bundesautobahnnetz (Zielnetz 2030) 882 Kilometer (6,4 Prozent).

Die Inbetriebnahme von Neubaustrecken hängt wesentlich vom Baufortschritt der jeweiligen Maßnahmen ab. Eine verlässliche Prognose der jährlichen Längenentwicklung des Bundesautobahnnetzes sowie der jährlichen ÖPP-Anteile im Streckennetz ist daher nicht möglich.

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)?

Die folgende Tabelle stellt für die Bundesfernstraßen die Ist-Ausgaben pro Jahr für den gesamten Bundesfernstraßenhaushalt und die ÖPP-Projekte in Mio. Euro sowie den Anteil von ÖPP am Bundesfernstraßenhaushalt in Prozent dar.

Jahr	Gesamthaushalt in Mio. Euro	ÖPP in Mio. Euro	Anteil ÖPP am Bundesfernstraßenhaushalt in Prozent
2009	7.196	80	1
2010	6.562	72	1
2011	6.402	101	2
2012	6.461	176	3

Jahr	Gesamthaushalt in Mio. Euro	ÖPP in Mio. Euro	Anteil ÖPP am Bundesfernstraßenhaushalt in Prozent
2013	6.658	183	3
2014	6.611	163	2
2015	6.473	127	2
2016	7.267	296	4
2017	8.066	249	3
2018	9.182	517	6
2019	9.485	599	6
2020	9.938	462	5

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-Projekte (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.“)?

Zur Veranschaulichung der angewendeten Methodik wurde eine Muster-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung veröffentlicht. Eine Veröffentlichung der projektspezifischen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau erfolgt aus den in der Antwort zu Frage 4e dargelegten Gründen nicht.

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?

Für das Vorhaben Albaufstieg zwischen Mühlhausen und Hohenstadt im Zuge der A 8 wurde im Jahr 2018 eine üWE erstellt, die zu dem Ergebnis kam, dass eine Umsetzung im Rahmen eines ÖPP-Projektes potenziell weniger wirtschaftlich wäre als eine konventionelle Realisierung der Maßnahme. Auf Grundlage dieses Ergebnisses wird ein ÖPP-Projekt nicht weiter verfolgt. Der Albaufstieg im Zuge der A 8 wird konventionell realisiert.

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?
- In welchem Umfang haben bzw. werden sich für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen die Kosten der Eigenrealisierung durch die „Die Autobahn GmbH des Bundes“ reduziert bzw. reduzieren?
 - 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?

Die Fragen 21 bis 21b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten für den Vergleichsmaßstab der konventionellen Beschaffungsvariante (Public-Sector-Comparator, PSC) werden projektspezifisch ermittelt. Bei zukünftigen ÖPP-Projekten im Bundesautobahnbau liegt die Projektvorbereitung – und damit auch die Kostenerhebung – im Verantwortungsbereich der Autobahn GmbH des Bundes und können erst im weiteren Verlauf der Projektbearbeitung beziffert werden.

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?

Das für die ÖPP-Projekte etablierte Vertragsmanagement ist ein Instrument der Erfolgskontrolle. Im Rahmen der jährlichen Berichterstattung werden besondere Vorkommnisse sowie technische und finanzielle Parameter des jeweiligen ÖPP-Projektes erhoben und zukünftig auch in ein System der Erfolgskontrollen integriert. Für die Durchführung von abschließenden und begleitenden Erfolgskontrollen wurde zum 1. Dezember 2020 die Unterabteilung „Strategisches Controlling, Erfolgskontrolle, Beteiligungen“ in der Zentralabteilung geschaffen. Die Erkenntnisse aus den – nicht auf ÖPP Maßnahmen beschränkten – Erfolgskontrollen dienen der verkehrsträgerübergreifenden Steuerung, des Risikomanagements, der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit von Maßnahmen sowie der Erschließung von Optimierungsmöglichkeiten. Es wird geprüft, wie eine auf diesem Vertragsmanagement beruhende weitergehende begleitende Erfolgskontrolle ausgestaltet werden kann.

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?

Im Rahmen des Vertragsmanagements werden Ereignisse als besondere Vorkommnisse erfasst, die im direkten Zusammenhang mit dem Vertrags- bzw. Projektgegenstand oder dem privaten Vertragspartner stehen und wesentliche Auswirkungen auf den Konzessions- bzw. Projektvertrag oder den privaten Vertragspartner haben können. Dies umfasst z. B. Rechtsstreitigkeiten von erheblicher Bedeutung, die Anrufung des Schlichtungsausschusses oder besondere wirtschaftliche Situationen der Projektgesellschaften.

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?

Die in den ÖPP-Projekten durchgeführten Schlichtungen und Rechtsstreite und deren Ausgang sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Es gilt die Zuständigkeit der Auftragsverwaltungen (AV), allerdings war das BMVI wegen der Bedeutung zum Teil eng eingebunden.

ÖPP-Projekt	Typ	Thema	Ergebnis
A 1 AK Bremen – AD Buchholz	Schlichtung	Änderungen der Erhebungsgrundlagen für die LKW-Maut	Ablehnung Schlichtungsergebnis durch BMVI; im Anschluss außergerichtliche Ergänzungsvereinbarung zum Konzessionsvertrag (KV)
A 1 AK Bremen – AD Buchholz	Schlichtung	Verkehrsentwicklung	Schlichtung gescheitert
A 1 AK Bremen – AD Buchholz	Rechtsstreit	Verkehrsentwicklung	Klageabweisung
A 4 Herleshausen (LGr. HE/ TH) – Gotha	Schlichtung	Zusätzliche Erhaltungskosten	Vergleich
A 4 Herleshausen (LGr. HE/ TH) – Gotha	Schlichtung	Erdrutsch, Leitungen, Hangrutsch	teilweise Verständigung auf Basis eines Sachverständigengutachtens; i.Ü. Schlichtung gescheitert
A 4 Herleshausen (LGr. HE/ TH) – Gotha	Schlichtung	Verkehrsbeeinträchtigungskosten	Schlichtung gescheitert; im Anschluss außergerichtliche Ergänzungsvereinbarung zum KV
A 5 AS Offenburg – Malsch	Schlichtung	Korrekturberechnung Vergütung Maut	Schlichtung gescheitert
A 5 AS Offenburg – Malsch	Schlichtung	Vergütung Maut / nicht erfolgte Mautanpassung 2011 / Berechnung Inflationskompensation	Ergänzungsvereinbarung zum KV
A 7 AS Göttingen – AS Bockenem	Schlichtung	Berechtigung zur Kündigung / Mehrkosten	Vergleich geplant
A 8 Ulm/ Elchingen – Augsburg/West	Schlichtung	Mehrkosten	Schlichtung gescheitert
A 8 Ulm/ Elchingen – Augsburg/West	Rechtsstreit	Mehrkosten	Klageabweisung
A 9 LGr. TH/ BY – AS Lederhose	Schlichtung	Baugrundrisiko	Teilforderung anerkannt, verhandelt und abgeschlossen; Schlichtungsverfahren in beiderseitigem Einvernehmen beendet
A 94 Forstinning – Marktl	Schlichtung	Mehrkosten	Vergleich geplant

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)?

Seit dem Jahr 2010 bis 2020 sind im Rahmen des Vertrages für die rechtliche, finanzwirtschaftliche und ggf. ingenieurtechnische Beratung bei der Klärung besonders komplexer Fragestellungen im Zuge der Vertragsdurchführung der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich Kosten von 3.080.200,14 Euro (brutto) entstanden. Davon wurden die von den AVen durch die Bundesregierung vorweg gezahlte Kosten zur Durchführung von Schlichtungsverfahren in Höhe von 513.227,80 Euro (brutto) erstattet.

Zudem wurde seitens der Bundesregierung für das ÖPP-Projekt A 1 ein Rechtsgutachten zur Beurteilung der Prozessrisiken des Konzessionsgebers im Zusammenhang mit der Klage des Konzessionsnehmers auf Anpassung der Regelungen zur Vergütung beauftragt. Die Kosten belaufen sich auf 61.133,28 Euro (brutto).

Die Bundesregierung ist bei der Beantwortung von Fragen aus dem Parlament verfassungsrechtlich insbesondere dazu verpflichtet, die Grundrechte Dritter zu wahren. Hierunter fallen auch die von Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 14 Absatz 1 des Grundgesetzes (GG), im Übrigen nach Artikel 2 Absatz 1 GG geschützten Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der beauftragten Beratungsunternehmen. So werden als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse alle auf ein Beratungsunternehmen bezogenen Tatsachen, Umstände und Vorgänge verstanden, die nicht offenkundig, sondern nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind und an deren Nichtverbreitung der Rechtsträger ein besonderes Interesse hat (BVerfGE 115, 205/230 zum Schutz aus Artikel 12 GG). Auftragsinhalt sowie die entsprechenden Kosten der Aufträge stellen dem Wesen nach derartige Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse dar, gerade auch in der hier abgefragten jahresscheibenbezogenen Zusammenstellung der Beraterkosten. Für diejenigen, die über Kenntnisse der Branchenüblichkeit verfügen, lassen die Angaben auch Rückschlüsse auf Umfang und Kostenstruktur der jeweiligen Leistungserbringer zu.

Unter sorgfältiger Abwägung des parlamentarischen Auskunftsanspruches einerseits und der grundrechtlich geschützten Geheimhaltungsinteressen der privaten Partner andererseits, die insbesondere durch eine jahresscheibenbezogene Darstellung beeinträchtigt werden können, hat die Bundesregierung die jahresscheibengenaue Aufschlüsselung als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimhaltungsstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimhaltungsstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimhaltungsordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

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)?

Die Vergabeverfahren wurden durch die jeweiligen Vergabestellen bei den in AV für den Bund handelnden Ländern geführt. Die Vertretung der Auftraggeberinteressen bei Verfahrensstreitigkeiten erfolgte ebenfalls durch die Vergabestellen. Dem Bund sind daher geringfügige, im Einzelnen nicht ausweisbare Kosten entstanden, soweit im Einzelfall eine Einbindung in Verfahrensentscheidungen der Vergabestellen erfolgt ist.

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)?

Die Fragen 27 bis 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung oblag den Ländern die verfassungsrechtlich zugewiesene Wahrnehmungskompetenz hierfür.

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)?

Der Bundesrechnungshof hat in den letzten 15 Jahren die nachstehend aufgeführten ÖPP-Projekte begleitet:

Prüfungs-/Berichtsthema	Geschäftszeichen des BRH
Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des ÖPP-Projektes BAB A 1 Buchholz – Bremer Kreuz (Betreibermodell)	V3-2006-1242
Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des ÖPP-Projektes BAB A 8 Augsburg – München	V3-2009-0064
Ausbau der A 9 in Thüringen nach dem Verfügbarkeitsmodell	V3-2009-0080
Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des ÖPP-Projektes BAB A 4 „Hörselberge“	V3-2009-1128
Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des ÖPP-Projektes BAB A 1 Buchholz – Bremer Kreuz	V3-2009-1129
Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des ÖPP-Projektes BAB A 8 Ulm – Augsburg	V3-2010-0958
Orientierungsprüfung zum Stand der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau	V3-2012-0699

Prüfungs-/Berichtsthema	Geschäftszeichen des BRH
Prüfung des ÖPP-Projektes BAB A 6 AS Wiesloch-Rauenberg bis AK Weinsberg	V3-2012-0773
Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO über die Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum ÖPP-Projekt BAB A 4 AS Gotha bis Landesgrenze Thüringen/Sachsen	V5-2018-0305
Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO über die Prüfung des ÖPP-Projektes BAB A 4 AS Gotha bis AS Bucha	V5-2018-0988
Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO über die Prüfung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum ÖPP-Projekt „A 49 AK Kassel-West – Anschluss A 5“	V5-2018-1078
Bericht über die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das ÖPP-Projekt „A 49 AK Kassel-West – Anschluss A 5“; Berücksichtigung von Steuerrückflüssen in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen	V5-2018-1126
Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO über die Prüfung der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum ÖPP-Projekt A 49 Autobahndreieck Ohmtal bis zur Anschlussstelle Fritzlar	V5-2020-0902

Die Feststellungen und Empfehlungen des Bundesrechnungshofes an die Bundesregierung ergeben sich nach Abschluss der jeweiligen Verfahren aus den Berichten des Bundesrechnungshofes. Der Bundesrechnungshof hat dem Rechnungsprüfungsausschuss als Unterausschuss des Haushaltsausschusses Berichte nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung über ÖPP als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau vorgelegt.

32. Welche Kapitalkosten entstehen dem Bund derzeit für die Ausgabe 30-jähriger Staatsanleihen?

In den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau wird durch die Anwendung der jeweils tagesaktuellen Zinsstrukturkurve für die Diskontierung der Zahlungsströme hinsichtlich der öffentlichen Finanzierung unterstellt, dass das Projekt zu den in der Zinsstruktur abgebildeten Zinssätzen finanziert werden würde („Hypothetische Projektfinanzierung“). Es wird also davon ausgegangen, dass sich der Bund projektbezogen am Kapitalmarkt finanziert und die unterstellten Zinssätze auch realisiert. Nach diesem Vorgehen ergäbe sich gemäß der Zinsstrukturkurve vom 15. Januar 2021 für den Bund ein Zinssatz von -0,12 Prozent bei der Ausgabe einer 30-jährigen Staatsanleihe.

33. Welchen durchschnittlichen Zinssatz auf das eingesetzte Kapital zahlt der Bund im Durchschnitt aller in Betrieb befindlichen ÖPP-Projekte?

Bei Abschluss der Finanzierungsverträge wird der vom Auftraggeber an den Auftragnehmer im Zuge der eigenständigen Kreditgewährung zu entrichtende Zinssatz festgelegt. Der Kreditbetrag wird nach Fertigstellung und Übergabe der Bauleistung an den Auftraggeber verzinst.

34. Welche durchschnittliche Rendite zahlt der Bund den Konzessionsnehmern im Durchschnitt aller in Betrieb befindlichen ÖPP-Projekte?

Die ÖPP-Verträge sehen keine Regelungen bezüglich einer an den Konzessions- bzw. Auftragnehmer zu zahlenden Rendite vor. Ein Renditeversprechen erfolgt nicht.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Informationen bezüglich der in den ÖPP-Projekten realisierten Renditen vor.

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?

Für das ÖPP Projekt A 3 AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried wurde für die Diskontierung der Zahlungsströme die Zinsstrukturkurve vom 9. September 2019 verwendet, für das ÖPP-Projekt A 49 AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar die Zinsstrukturkurve vom 17. Februar 2020. Das Datum der zu berücksichtigenden Zinsstrukturkurve liegt jeweils unmittelbar vor Abgabe der endgültigen Angebote.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 33 verwiesen.

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?

In den ÖPP-Konzessions- bzw. Projektverträgen sind entsprechende Bedingungen zur Kündigung der Verträge und der jeweiligen Kündigungsfolgen enthalten.

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)?

Dem BMVI liegen die Daten zur Anzahl der Autobahnmeistereien und der Beschäftigten für den Zeitraum von 2008 bis 2019 vor. Die Angaben für das Jahr 2020 liegen noch nicht vor.

Neben den Autobahnmeistereien wurden die Bundesautobahnen in einigen Ländern auch durch sogenannte Mischmeistereien (Autobahn- und Straßenmeistereien – ASM) betreut.

Deren Zuständigkeit umfasste sowohl Autobahnen als auch Bundesstraßen und nachgeordnete Straßen des Landes. Die Angaben sind in der nachfolgenden Tabelle jeweils separiert ausgewiesen.

Autobahnmeistereien (AM) und Autobahn- und Straßenmeistereien (ASM)			
Jahr*	Anzahl AM + ASM	Anzahl Personal AM + ASM	Kosten für Betriebsdienst Bundesautobahnen [Mio. Euro]
2005	-	-	379
2006	-	-	398
2007	-	-	377
2008	158+25	4.395 + 823	390
2009	155+35	4.423 + 1.027	471
2010	163+28	4.381 + 1.033	532
2011	164+31	4.421 + 963	555
2012	158+35	4.237 + 1.091	526
2013	159+27	4.408 + 756 (409)**	580
2014	159+27	4.497 + 765 (363)	528
2015	159+26	4.489 + 807 (367)	587
2016	160+26	4.514 + 577 (275)	596

Autobahnmeistereien (AM) und Autobahn- und Straßenmeistereien (ASM)			
Jahr*	Anzahl AM + ASM	Anzahl Personal AM + ASM	Kosten für Betriebsdienst Bundesautobahnen [Mio. Euro]
2017	160+26	4.403 + 771 (356)	607
2018	162+24	4.232 + 762 (362)	651
2019	160+27	4.443 + 800 (369)	662

* Meldezeitraum: 01.01. bis 31.12. eines Jahres

** Ab 2013 wurden die Beschäftigten der Mischmeistereien getrennt nach Bundes- bzw. Landespersonal erfasst

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)?

Die Möglichkeiten und Bedingungen zur Kündigung der Konzessions- bzw. Projektverträge und die jeweiligen Kündigungsfolgen können der Homepage des BMVI entnommen werden (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-vertraege.html). Die Regelungen im Konzessionsvertrag zum ÖPP-Projekt A 1 AK Bremen – AD Buchholz sind vergleichbar.