

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Öffentlich-private Partnerschaften bei Bundesautobahnen**

„Öffentlich-private Partnerschaften“ (ÖPP) werden zunehmend für Bau, Renovierung, Erhalt und Betrieb von Autobahnen genutzt (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/26425). Da bis heute nur unvollständige Verträge und keine der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu den ÖPP veröffentlicht wurden, lassen sich deren wirtschaftliche Vorteile oder Nachteile sowie Risiken der öffentlichen Hand nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht angemessen nachvollziehen. Allerdings hatten die Rechnungshöfe von Bund und Ländern in der Vergangenheit mehrmals die wirtschaftlichen Vorteile von ÖPP infrage gestellt. Trotz dieser Kritik wurde im vergangenen Jahr bei der A 3 (AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen) das bisher absolut und pro Kilometer mit Abstand teuerste ÖPP-Projekt begonnen. Durch Kostensteigerungen bei diesem Projekt schon bei Projektabschluss und bei anderen schon länger laufenden Projekten wie der A 7 (AS Göttingen – AS Bockenem) stiegen die Kosten der laufenden ÖPP-Projekte im Bundeshaushalt 2021 um rund 7 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind im Bundeshaushalt 2021 die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer Autobahn für alle Abschnitte, die Teil einer laufenden – also nach Vertragsabschluss im Bau oder in Betrieb befindlichen – ÖPP sind (bitte getrennt nach Neubau vierspurig, sechsspurig, achtspurig, Ausbau vierspurig auf sechsspurig oder sechsspurig auf achtspurig sowie Wartung, Instandhaltung und Winterdienst angeben)?
2. Wie hoch sind im Bundeshaushalt 2021 die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer Autobahn für alle Abschnitte, die nicht Teil einer laufenden ÖPP sind (bitte getrennt nach Neubau vierspurig, sechsspurig, achtspurig, Ausbau vierspurig auf sechsspurig oder sechsspurig auf achtspurig sowie Wartung, Instandhaltung und Winterdienst angeben)?
3. Wie lange dauerte nach Kenntnis der Bundesregierung bei den laufenden Autobahn-ÖPP das Vergabeverfahren (bitte ab Leistungsphase 6 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure [HOAI] – Vorbereitung der Vergabe – und Leistungsphase 7 nach HOAI – Mitwirkung bei der Vergabe – bis zur Zuschlagserteilung durch den Auftraggeber angeben, sowie einzeln auflisten und den Durchschnitt angeben)?

4. Wie lange dauerte nach Kenntnis der Bundesregierung bei Autobahnabschnitten in konventioneller Bauweise, bei denen der Bau in den letzten zehn Jahren begonnen wurde, das Vergabeverfahren (bitte ab Leistungsphase 6 nach HOAI – Vorbereitung der Vergabe – und Leistungsphase 7 nach HOAI – Mitwirkung bei der Vergabe – bis zur Zuschlagserteilung durch den Auftraggeber angeben, sowie einzeln auflisten und den Durchschnitt angeben)?
5. Wie lange dauerte es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den laufenden Autobahn-ÖPP
  - a) vom Datum des letzten nötigen Planfeststellungsbeschlusses bis zum Baubeginn (bitte einzeln auflisten und den Durchschnitt angeben),
  - b) vom Datum der Eröffnung des Ausschreibungsverfahrens bis zum Baubeginn (bitte einzeln auflisten und den Durchschnitt angeben)?
6. Bei welchen laufenden Autobahn-ÖPP wurde die Vergabeentscheidung nach Kenntnis der Bundesregierung von unterlegenen Bietern vor der Vergabekammer und/oder gerichtlich angefochten, und welche Verzögerung beim Baubeginn hatte dies jeweils zur Folge?
7. Wie lange dauerte es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Autobahnabschnitten in konventioneller Bauweise, bei denen der Bau in den letzten zehn Jahren begonnen wurde, vom Datum des letzten nötigen Planfeststellungsbeschlusses bis zum Baubeginn (bitte einzeln auflisten und den Durchschnitt angeben)?
8. Warum wird bei der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2020 veröffentlichten Muster-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für ÖPP (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oep-p-muster-wirtschaftlichkeitsuntersuchung.pdf>) beim Nutzenvergleich die reine Bauzeit herangezogen (Nummer 2.3, S. 48) und nicht die Zeit, die vom Beginn der Vergabe des Projekts bis zur Verkehrsfreigabe vergeht, obwohl letzteres nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller eine viel realistischere Nutzenanalyse erbringen würde?
9. Wie ist die Aussage der Muster-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu verstehen, bei der „Auswahl der Ausstattung in Hinblick auf die spätere Wartung und Pflege“ (Nummer 4.1.1, S. 26) gebe es Potential zur Effizienzsteigerung?

Warum wird dieses Potential, sofern es der Bundesregierung bekannt ist, nicht für konventionelle Projekte genutzt?
10. Welche konkreten Beispiele für die in der Muster-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erwähnte höhere „Innovationsgeschwindigkeit“ (Nummer 4.1.1, S. 26) der Privatwirtschaft beim Autobahnerhalt und Autobahnbetrieb sind der Bundesregierung bekannt?
11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Feststellung des Bundesrechnungshofes, dass „sich für die ÖPP-Variante im Bundesfernstraßenbau keine wesentlichen Innovationspotenziale bieten“, weil die „Rahmenbedingungen (...) tendenziell innovationsavers“ seien (Bericht vom 4. Juni 2014 über „Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau“, Haushaltsausschussdrucksache 18/0822, Nummer 2.1.2, S. 17, [https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2014/06/2014-06-04\\_Bericht\\_BRH\\_zu\\_PPP\\_an\\_Haushaltsausschuss.pdf](https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2014/06/2014-06-04_Bericht_BRH_zu_PPP_an_Haushaltsausschuss.pdf))?

12. Warum werden nach Kenntnis der Bundesregierung die in der Muster-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung als Vorteil bei ÖPP genannten „detailliertere[n] Gutachten zur Bodenbeschaffenheit oder zur Darstellung der vorhandenen Bausubstanz“ (Nummer 4.1.2, S. 27) nicht auch für den konventionellen Bau eingesetzt, um Nachforderungen dort zu vermeiden?
13. Zu welchen Versicherungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung ÖPP-Auftragnehmer bei Autobahnen in der Regel verpflichtet (bitte begründen und ggf. Unterschiede bei verschiedenen ÖPP-Staffeln angeben), und bei welchen ÖPP bestehen aus welchen Gründen weitergehende Versicherungspflichten?
14. Bei welchen laufenden Autobahn-ÖPP kam oder kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung zu einer vertraglich geregelten „Unversicherbarkeit“ von Risiken, und um welche Risiken handelt es sich?  
Was waren die Folgen im Hinblick auf den jeweiligen ÖPP-Vertrag, und welche finanziellen Risiken haben der Bund oder die Länder dadurch jeweils übernommen?
15. Gibt es bei den laufenden Autobahn-ÖPP Mindestvorgaben zum Eigenkapital der Projektgesellschaften, die über die gesetzlichen Vorgaben für GmbHs hinausgehen, und wenn ja, welche?
16. Haften bei den laufenden Autobahn-ÖPP nach Kenntnis der Bundesregierung die Gesellschafter der Projektgesellschaften oder ggf. deren Muttergesellschaften auch selbst (Konzernhaftung) oder ist die Haftung auf die Projektgesellschaft und ihr Eigenkapital beschränkt (bitte einzeln für ÖPP-Projekte angeben, sofern nicht für alle das Gleiche gilt)?
17. Wurde bei den laufenden Autobahn-ÖPP nach Kenntnis der Bundesregierung von den Gesellschaftern der Projektgesellschaften oder ggf. deren Muttergesellschaften Folgendes geleistet (wenn ja, bitte Summen und Laufzeiten einzeln auflisten und nach ÖPP-Staffeln differenzieren):
  - a) Verpflichtungserklärungen,
  - b) Sicherheitsleistungen in Form von Bankbürgschaften, Versicherungsbürgschaften oder anderen Bürgschaften,
  - c) Patronatserklärungen?Wurden diesbezügliche allgemeine Vorgaben seit der ersten Staffel von ÖPP-Projekten im Fernstraßenbau geändert, und wenn ja, in welcher Weise, und warum?
18. Bei welchen laufenden Autobahn-ÖPP hat der Auftraggeber nach Kenntnis der Bundesregierung die von der Projektgesellschaft geschlossenen Kreditverträge mitgezeichnet, und durch welche Stelle erfolgte dies jeweils?
19. Können die von den Projektgesellschaften der laufenden Autobahn-ÖPP aufgenommenen Kredite weiterverkauft werden, und wenn ja, muss der Auftraggeber zustimmen (bitte für einzelne ÖPP-Projekte angeben, sofern es nicht für alle gleich geregelt ist)?  
Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung schon Kredite weiterverkauft (ggf. bitte einzeln mit Projekt, Zeitpunkt und Summen auflisten)?
20. Bei welchen laufenden Autobahn-ÖPP hat der Auftraggeber nach Kenntnis der Bundesregierung einen Einredeverzicht für Forfaitierungen erklärt (bitte begründen), und durch welche Stelle erfolgte dies jeweils?

21. Bei welchen laufenden Autobahn-ÖPP gab es nach Kenntnis der Bundesregierung Änderungen bei der Gesellschaftsform oder der Gesellschafterstruktur der Projektgesellschaft (bitte einzeln mit Angabe der neuen Form oder der neuen Gesellschafter und ihren Anteilen auflisten)?

Wenn ja, in welchem Zeitabstand nach Vertragsunterschrift erfolgten diese Wechsel (bitte die jeweiligen Zeitpunkte einzeln angeben), und wurden Verpflichtungserklärungen oder Patronatserklärungen überschrieben?

Gab es Anträge auf eine Änderung, die aus wichtigem Grund verweigert wurden (wenn ja, bitte einzeln mit Begründung auflisten)?

22. Wie sichert sich der Auftraggeber von laufenden Autobahn-ÖPP nach Kenntnis der Bundesregierung dagegen ab, dass der Auftragnehmer für Grundstücke, die er „im Namen und für Rechnung“ des Auftraggebers erwirbt (vgl. exemplarisch § 12.2.1 des ÖPP-Vertrags A 7 Göttingen – Bockenem), keine überhöhten Preise zahlt?

Was bedeutet es in diesem Kontext, dass ein Grundstück „nicht nur vorübergehend genutzt“ wird (bitte den üblichen Zeitraum dafür angeben)?

23. Werden Grundstücke des Bundes bei laufenden Autobahn-ÖPP als Kreditsicherheiten eingesetzt (bitte für einzelne ÖPP auflisten, sofern es nicht für alle gleich gilt)?

24. Bei welchen laufenden Autobahn-ÖPP hat der Auftragnehmer nach Kenntnis der Bundesregierung Grundstücke zur Vertragserfüllung gekauft, die zuvor im Eigentum der öffentlichen Hand (Bund, Länder oder Kommunen) standen?

Befanden sich darunter Grundstücke, die mit einer öffentlichen Widmung belegt sind oder die von den ÖPP-Auftragnehmern als Kreditsicherheiten eingesetzt wurden (ggf. bitte jeweils einzeln auflisten)?

25. Wurden bei laufenden Autobahn-ÖPP nach Kenntnis der Bundesregierung Erbbaurechte vergeben (bitte für einzelne ÖPP auflisten, sofern es nicht für alle gleich gilt)?

26. Kam es durch Änderungen von technischen oder rechtlichen Normen nach Kenntnis der Bundesregierung zu unvorhergesehenen Mehrkosten bei laufenden Autobahn-ÖPP, die vom Auftraggeber erstattet werden mussten (bitte ggf. die Normen und die damit verbundenen Kosten nennen)?

27. Welche Zahl an Angestellten ist nach Kenntnis der Bundesregierung in den Betriebskonzepten aus den ÖPP-Verträgen vorgesehen (bitte getrennt nach ÖPP und deren Meistereien aufschlüsseln)?

28. Wie hoch ist aktuell die Zahl der Angestellten nach Kenntnis der Bundesregierung für den Betrieb der Autobahn-ÖPP (bitte getrennt nach ÖPP und deren Meistereien aufschlüsseln)?

29. Welche Summen an Gewerbesteuer und Körperschaftsteuer haben die Projektgesellschaften von laufenden Autobahn-ÖPP 2019 bezahlt (bitte einzeln nach Gesellschaften und Steuerarten auflisten)?

30. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gründe für die Mehrkosten von 74 Mio. Euro für die ÖPP A 7 AS Göttingen – AS Bockenem im Bundeshaushalt 2021 gegenüber dem Vorjahr?

Warum hat der Bund diese Kosten übernommen, die laut Presseberichten unter anderem auf die Umsiedlung von Fledermäusen zurückgehen ([https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig\\_harz\\_goettingen/Ausbau-der-A7-kostet-erheblich-mehr-als-geplant,autobahnsieben156.html](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Ausbau-der-A7-kostet-erheblich-mehr-als-geplant,autobahnsieben156.html)), obwohl entsprechende Befunde und Maßnahmen Teil von Planfeststellungsbeschlüssen waren und insofern dem Auftragnehmer bei Abgabe seines finalen Angebots bekannt sein mussten (zu Fledermäusen vgl. Beschluss zu VKE südlich AS Bockenem – südlich AS Seesen vom 30. Juli 2010, Az. 3327-31027-05/08-A 7, Nummer 2.4; Beschluss zu südlich der Anschlussstelle Northeim-Nord bis nördlich der Anschlussstelle Nörten-Hardenberg vom 17. April 2014, Az. 3326-31027-1/12 A 7 NoN-NöH, Nummer 2.2.2.5.4; Beschluss zu VKE 1, Anschlussstelle Seesen bis Anschlussstelle Echte vom 30. Dezember 2014, Az. 3328-31027-09/12-A 7, Nummer 2.2.3.7.6 und 2.2.2.1.2.2)?

Warum hat der Bund diese Kosten übernommen, die laut Presseberichten unter anderem auf archäologische Grabungen zurückgehen (Quelle siehe oben), obwohl im § 32.1 des ÖPP-Vertrags Denkmalfunde als Baugrundrisiko explizit aufgeführt sind und entsprechende Befunde und Maßnahmen Teil von Planfeststellungsbeschlüssen waren und insofern dem Auftragnehmer bei Abgabe seines finalen Angebots bekannt sein mussten (vgl. zu den Denkmalstätten in Eboldshausen, Imboldshausen und Denkershausen explizit Planfeststellungsbeschluss für die VKE 2 von südlich AS Echte bis südlich AS Northeim-Nord vom 30. August 2013, Az. 3327.31027-01/11-A7/Echte-NOM, Nummer 2.2.2.2.3.7)

Auf welcher genauen rechtlichen Grundlage (gesetzlich oder vertraglich) hat der Bund die Kosten übernommen (bitte genau den Artikel oder den Paragraphen angeben)?

31. Wie lautet das Ergebnis der Schlichtung bei der ÖPP A 7 AS Göttingen – AS Bockenem (vgl. Antwort der Bundesregierung vom 3. Februar 2021 auf Bundestagsdrucksache 19/26425; bitte genaue Mehrkosten für den Bund und Begründung angeben)?

Hängt die Schlichtung mit den 74 Mio. Euro Mehrkosten aus dem Bundeshaushalt 2021 zusammen, oder geht es hier um andere Mehrkosten?

Sind die Umsiedlung von Fledermäusen oder archäologische Grabungen ein Grund für die Schlichtung (bitte getrennt für beide Gründe beantworten)?

Wenn beides nicht zutrifft, was ist dann der konkrete Grund, und welcher konkrete Betrag wird auf Basis welchen Grundes gefordert?

Warum wurde der Vertrag nicht gekündigt, wie es laut § 52.2 des ÖPP-Vertrags ab 30 Mio. Euro Mehrkosten wegen Baugrundrisiken möglich wäre?

32. Wie lautet das Ergebnis der Schlichtung bei der ÖPP A 94 AS Forstinning – AS Marktl (vgl. Antwort der Bundesregierung vom 3. Februar 2021 auf Bundestagsdrucksache 19/26425; bitte genaue Mehrkosten für den Bund und Begründung angeben)?

33. Wie erklären sich nach Kenntnis der Bundesregierung die verglichen mit allen anderen Autobahn-ÖPP nach Informationen der Fragestellerinnen und Fragesteller mit Abstand absolut und pro Kilometer höchsten Kosten bei der ÖPP A 3 AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen?

34. Warum steht die ÖPP A 20 Elbquerung – Küstenautobahn noch immer im Bundeshaushalt 2021 in der Übersicht der ÖPP-Projekte (Teil X), obwohl das BMVI laut Pressemitteilung vom 13. Februar 2020 für die Elbquerung eine ÖPP-Variante verworfen hat (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/009-ferlemann-elbquerung-a20.html>)?

Berlin, den 24. März 2021

**Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**



