

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/28145 –**

Öffentlich-private Partnerschaften bei Bundesautobahnen

Vorbemerkung der Fragesteller

„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.

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)?

Wegen des Lebenszyklusansatzes von Öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau – Ausführungsplanung, Bau, Erhaltung, Betrieb und (anteilige) Finanzierung über einen gesamten Vertragszeitraum – sind die Kosten der einzelnen Leistungsbereiche nicht ausgewiesen. Der Ausweis durchschnittlicher Kosten pro Kilometer Autobahn je Leistungsbereich ist deshalb nicht möglich.

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)?

Für den Neu- und Ausbau einer Straße lassen sich keine vergleichbaren Angaben machen, da die örtlichen Randbedingungen (Topographie, Entwässerungsmöglichkeiten, Baugrundverhältnisse, Zugänglichkeit, Anzahl und Länge der Bauwerke, bei Ausbau auch Erhaltungszustand) stark variieren.

Für die Erhaltungsausgaben auf Bundesautobahnen (Instandhaltung) liegen keine detaillierten Auswertungen der Kosten pro Kilometer für das Jahr 2021 vor. Für Wartung und Winterdienst auf Bundesautobahnen liegen gleichfalls keine detaillierten Auswertungen für das Jahr 2021 vor.

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)?
5. Wie lange dauerte es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den laufenden Autobahn-ÖPP
- vom Datum des letzten nötigen Planfeststellungsbeschlusses bis zum Baubeginn (bitte einzeln auflisten und den Durchschnitt angeben),
 - vom Datum der Eröffnung des Ausschreibungsverfahrens bis zum Baubeginn (bitte einzeln auflisten und den Durchschnitt angeben)?

Die Fragen 3 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund des Umfangs der Vergabeunterlagen und des komplexen Vergabeverfahrens der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau kann ein tagesgenauer Beginn der jeweiligen Leistungsphasen 6 und 7 nach HOAI nicht angegeben werden.

Beim Datum des letzten nötigen Planfeststellungsbeschlusses wird das Datum der Vollziehbarkeit aufgeführt, hilfsweise das Datum des Planfeststellungsbeschlusses selbst. Die durchschnittliche Dauer der ÖPP-Vergabeverfahren betrug nach Vergabestart bis zum Zuschlag ca. 30 Monate bzw. bis zum Vertragsbeginn ca. 32 Monate. Nach Vorliegen des letzten nötigen Planfeststellungsbeschlusses dauerte es durchschnittlich ca. 35 Monate bis zum Vertragsbeginn.

ÖPP-Projekt	letzter nötiger Planfeststellungsbeschluss	Vergabestart*	Zuschlag	Vertragsbeginn
A 1, AK Bremen – AD Buchholz	31.01.2006	16.12.2005	10.06.2008	04.08.2008
A 3, AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried	11.05.2017	11.10.2016	17.02.2020	01.05.2020
A 4, Herleshausen (LGr. HE/TH) – Gotha	01.04.2004	12.08.2005	11.09.2007	16.10.2007
A 5, AS Offenburg – Malsch	01.12.2005	07.12.2005	10.02.2009	01.04.2009
A 6, Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg	03.06.2015	06.09.2014	21.10.2016	01.01.2017
A 7, AD Hamburg/NW – AD Bordesholm	23.08.2013	14.12.2011	23.06.2014	01.09.2014
A 7, AS Göttingen – AS Bockenem	21.07.2015	11.04.2014	17.02.2017	01.05.2017

ÖPP-Projekt	letzter nötiger Planfeststellungsbeschluss	Vergabestart*	Zuschlag	Vertragsbeginn
A 8, Augsburg/West – München/Allach	18.10.2004	18.03.2005	30.04.2007	01.05.2007
A 8, Ulm/Elchingen – Augsburg/West	21.03.2007	28.01.2009	11.04.2011	01.06.2011
A 9, LGr. TH/BY – AS Lederhose	20.06.2007	18.03.2009	04.08.2011	01.10.2011
A 10/A 24, AS Neuruppin – AD Pankow	09.12.2013	29.05.2015	17.12.2017	01.03.2018
A 49, AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar	20.12.2017	28.02.2018	02.07.2020	01.09.2020
A 94, Forstinning – Marktl	08.05.2012	02.08.2013	24.11.2015	01.02.2016

*Tag der Absendung der Vergabebekanntmachung bzw. Veröffentlichung im Amtsblatt.

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)?

Da bis zum 31. Dezember 2020 die Bundesautobahnen in Auftragsverwaltung der Länder lagen, liegen der Bundesregierung, insbesondere mit Blick auf einzelne HOAI-Leistungsphasen, keine eigenen Erkenntnisse über die Dauer von konventionellen Verfahren zur Vergabe von Bauleistungen an einzelnen Autobahnabschnitten vor.

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?

ÖPP-Projekte, bei denen Rechtsmittel nach §§ 160, 171 GWB eingelegt wurden	Verzögerung bezüglich Baubeginn
A 5, AS Offenburg – Malsch	ca. 6 Monate
A 8, Augsburg/West – München/Allach	keine
A 8, Ulm/Elchingen – Augsburg/West	ca. 4 Monate
A 3, AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried*	ca. 11 Monate

*Keine Anfechtung einer Vergabeentscheidung durch unterlegenen Bieter, sondern durch Bieter im Vergabeverfahren.

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)?

Die folgende Tabelle wurde auf Basis einer Datenbank erstellt, in die bis zum 31. Dezember 2020 Daten durch oder mit Hilfe der Auftragsverwaltungen der

Länder eingepflegt wurden. Es erfolgt keine Aufführung von Brückenbaumaßnahmen im Rahmen des Ausbaus von vier auf sechs Fahrsteifen, die rein aus Gründen der Bauwerkserhaltung (Brückenersatzneubau insbesondere im Zuge der A 45) vorab gebaut wurden.

Straße	Maßnahme	Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn
A 1	AS Köln/Niehl (m) – AK Leverkusen-W (m)	10.11.2016	14.12.2017
A 1	AS Neuenkirchen/Vörden – AS Lohne/Dinklage	19.11.2015	21.01.2021
A 1	n AS Bramsche (Mittellandkanal) – AS Neuenkirchen/Vörden	15.03.2017	21.01.2021
A 3	LGr. BY/BW – LGr. BW/BY	02.02.2007	01.10.2014
A 3	w AS Randersacker – w AS Heidingsfeld	21.08.2013	01.07.2014
A 3	w AS Marktheidenfeld – Haseltalbrücke	31.07.2008	30.06.2016
A 3	Haseltalbrücke – w AS Rohrbrunn	28.11.2008	30.06.2016
A 3	w. Wertheim (LGr. BW/BY) – w. AS Marktheidenfeld	24.10.2008	30.06.2016
A 3	ö. Main-Donau-Kanalbrücke – ö. AK Fürth/Erlangen (BA 2)	26.02.2010	02.03.2017
A 3	ö AS Geiselwind – Fuchsberg	15.12.2009	30.05.2016
A 3	AK Regensburg – AS Rosenhof	27.04.2017	13.04.2018
A 3	AS Köln/Mülheim – AS Leverkusen-Zentrum	19.03.2012	28.05.2015
A 6	AS Schwabach-W – AS Roth	30.12.2011	21.04.2016
A 6	AK Nürnberg-S (o) – AK Nürnberg-Ost (A 9)	11.11.2009	20.04.2015
A 6	AK Nürnberg-O	18.12.2017	06.12.2019
A 6	AS Kaiserslautern-W – AD Kaiserslautern-O	27.06.2009	31.10.2011
A 7	AS HH/Volkspark – AD HH-NW (A 23), Stellingen	23.08.2013	16.06.2014
A 7	Hochstraße Elbmarsch	02.08.2019	27.11.2020
A 7	AS HH/Othmarschen – AS HH/Volkspark, Altona	18.12.2018	12.03.2021
A 7	AD Walsrode – AS Bad Fallingbostal	22.10.2015	04.01.2016
A 7	s AS Bockenem – AD Salzgitter	25.11.2008	28.01.2011
A 7	s AS Seesen – s AS Bockenem	07.10.2010	21.08.2012
A 8	ö AS Pforzheim-N – w AS Pforzheim-S (m. B10)	20.11.2014	28.04.2018
A 8	Hohenstadt – AS Ulm-N	12.11.2008	18.09.2012
A 8	AS Merzig/Wellingen – AS Merzig/Schwemlingen	05.02.2014	03.06.2015
A 10	LG BB/BE – AD Barnim	09.12.2013	29.04.2016
A 10	AD Potsdam (o) – AD Nuthetal	29.01.2013	05.04.2016
A 14	LGr. MV/BB – AS Groß Warnow (m)	30.03.2012	23.06.2015
A 14	LGr. BB/MV – o AS Grabow VKE 6	23.11.2012	23.06.2015
A 14	m AS Grabow – AK Schwerin (A 24) VKE 7	23.04.2012	01.11.2012
A 14	AS Wolmirstedt (m) – n Colbitz (BA 1.2)	05.03.2010	02.04.2013
A 14	n Colbitz – n AS Tangerhütte (BA 1.3)	12.05.2016	16.08.2017
A 14	AS Tangerhütte (o) – AS Lüderitz (m) (BA 1.4)	29.06.2012	27.08.2018
A 14	AS Seehausen (o) – LGr. ST/BB (BA 3.1/3.2a)	22.10.2019	16.10.2020
A 14	LGr. ST/BB – AS Wittenberge (m)	15.12.2017	16.10.2020
A 21	Stolpe (n AS Wankendorf) – Nettelsee	21.02.2011	01.11.2011
A 21	Nettelsee – Klein Barkau	21.12.2016	05.10.2018
A 26	AK HH-Hafen – LGr. NI/HH – AS Neu-Wulmstorf (L 235)	06.11.2018	11.05.2020
A 26	nö Buxtehude (K 40) – Neu Wulmstorf (L 235)	22.10.2013	24.02.2014
A 26	Neu Wulmstorf (L 235) – LGr. NI/HH	06.11.2018	11.05.2020
A 33	Osnabrück/Schinkel – Osnabrück/Belm (B 51n) – OU Belm (B 51)	05.11.2010	17.06.2013
A 33	Halle/Steinhagen – AS Borgholzhausen	06.11.2012	17.12.2012
A 40	AS Duisburg/Homberg – AS DU-Häfen (o)	04.03.2019	16.12.2019

Straße	Maßnahme	Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn
A 40	AS Dortmund-Ost (B 236) – AK Dortmund/Unna (A 1/A 44)	21.02.2017	06.08.2018
A 43	AS Bochum-Riemke – AK Herne (A 42)	23.08.2016	24.03.2017
A 43	AK Herne (o) – AS Recklinghausen/Herten (m)	22.02.2013	28.10.2014
A 44	AS Waldkappel (o) – AS Ringgau (m) (C 212)	28.03.2013	30.07.2015
A 44	AS Ringgau (o) – AS Sontra-W (m) (C 221) Ulfetalbrücke	29.04.2015	09.09.2016
A 44	AS Sontra-W – Talbrücke Riedmühle (o) (C 231), Talbrücke Kumrich	12.12.2013	02.06.2018
A 44	Talbrücke Riedmühle (m) – AD Wommen (A4) (m) (C 241), Talbrücke Riedmühle	23.12.2013	18.08.2017
A 44	Düsseldorf/Ratingen (A 3) – w Velbert (B 227)	18.03.2009	26.04.2010
A 44	Bochum(L705,Sheffieldring) – AK Bochum/Witten (A 43)	09.06.2010	30.10.2012
A 46	AK Wanlo – AD Holz	18.05.2011	30.05.2012
A 46	Westring – AK Sonnborn (L 418)	10.04.2019	24.06.2020
A 46	AS Bestwig – Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n	24.02.2009	04.09.2009
A 72	AS Borna-N (B 95) – AS Rötha, BA 5.1	26.06.2012	04.07.2013
A 72	AS Rötha – AD Leipzig-S (A 38), BA 5.2	29.11.2013	01.03.2017
A 73	AS Nürnberg-Hafen-O – AK Nürnberg-S	21.11.2017	13.04.2018
A 94	Malching – Kirchham (1. + 2. FB) (OU Tutting)	27.08.2015	26.07.2016
A 96	AS Oberpfaffenhofen – AS Germering-S	06.04.2016	12.05.2017
A 99	AK München-N – AS Aschheim/Ismanning	14.01.2013	12.09.2016
A 100	AD Neukölln (o) – Am Treptower Park (B 96a) (16. BA)	10.10.2012	08.05.2013
A 100	Vorleistung am S-Bahnhof Ostkreuz	30.10.2006	27.06.2011
A 281	Weserquerung (4. BA)	02.07.2020	03.12.2020
A 281	AS HB-Kattenturm – AS HB-Airport-Stadt (2.2 BA)	02.08.2018	10.01.2019
A 524	Duisburg/Serm (B 8) – AS Duisburg/Rahm	15.12.2008	01.02.2010
A 643	Rheinbrücke Schierstein – AK Wiesbaden/Schierstein	29.02.2012	24.07.2013

Nach Vorliegen des letzten nötigen Planfeststellungsbeschlusses dauerte es bei den in den letzten zehn Jahren in konventioneller Beschaffung begonnenen Baumaßnahmen durchschnittlich ca. 30 Monate bis zum Baubeginn.

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/oepp-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?

Im Nutzenvergleich ist der Zeitpunkt der Fertigstellung der Maßnahme bzw. der Verkehrsfreigabe für die Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens entscheidend, da der Nutzen erst dann wirksam wird. Für beide Beschaffungsvarianten wird eine Zeitplanung aufgestellt, aus der sich der jeweilige Termin für die Fertigstellung der Maßnahme ergibt. Bei der Aufstellung des Zeitplans für die konventionelle Beschaffungsvariante wird ein ambitionierterer Ansatz gewählt, der einen weitgehend ungestörten Ablauf der Planungs- und Bauprozesse abbildet und insofern etwaigen Zeitvorteilen Rechnung trägt. Darüber hinaus

werden gegebenenfalls Szenarien berechnet. Für die Durchführung des Nutzenvergleichs ist letztlich ein einheitlicher Bezugszeitpunkt zu wählen, der jeweils aus dem Datum des Baubeginns in der ÖPP-Variante abgeleitet wird.

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?

In ÖPP-Vergabeverfahren werden im Zuge einer funktionalen Leistungsbeschreibung Anforderungen gestellt, die die Ausstattung zu erfüllen hat. In der konkreten Ausführung dieser Vorgaben ist der ÖPP-Auftragnehmer frei. Aufgrund der in der ÖPP-Vertragsstruktur begründeten Anreize wird der ÖPP-Auftragnehmer die Ausstattung in Abstimmung zwischen den Leistungsbereichen Bau, Betrieb und Erhaltung sowie im Hinblick auf die gesamte Vertragslaufzeit optimieren.

Eine vergleichbare Anreizsituation, die eine integrierte und aufeinander abgestimmte Ausführung der Leistungsbereiche Bau, Betrieb und Erhaltung über den Lebenszyklus fordert, liegt bei der konventionellen Realisierung von Maßnahmen nicht vor.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Einblicke in interne Abläufe der Vertragspartner und keine eigenen Informationen vor.

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_PP_P_an_Haushaltsausschuss.pdf)?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Rahmen der Beratungen des Rechnungsprüfungsausschusses des Haushaltsausschusses ausführlich zu dem Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung Stellung genommen. Es wird auf die Ausschussdrucksache 074 des Rechnungsprüfungsausschusses der 18. Legislaturperiode verwiesen. Es werden nach wie vor Innovationspotenziale im Rahmen von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau erwartet.

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?

Die zugrunde liegenden technischen Regelwerke bei der Aufstellung von Gutachten gelten sowohl für die konventionelle Beschaffung als auch für die Beschaffung im Rahmen eines ÖPP-Projektes. Die intensive Auseinandersetzung in ÖPP-Projekten mit Themen der Bodenbeschaffenheit und der Bausubstanz liegt in der in den ÖPP-Verträgen vorgesehenen umfangreichen Risikübertragung begründet. Fragen diesbezüglich werden im Vergabeverfahren in den Fragenrunden und Verhandlungen erörtert. Für Bieter besteht die Möglichkeit nach Absprache mit der Vergabestelle selbst Erkundungen vorzunehmen. Eine vergleichbare Risikübertragung erfolgt bei der konventionellen Beschaffung nicht.

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?

Die Konzessions- bzw. Auftragnehmer der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau haben eine Sachsubstanzversicherung, eine Betriebs- und Umwelthaftpflichtversicherung sowie eine Bauunternehmerhaftpflichtversicherung abzuschließen. Diese Vorgaben gelten in allen laufenden ÖPP-Projekten mit Unterschieden betreffend die zulässigen maximalen Selbstbehalte.

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?

Keinen.

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?

Die konkreten Eigenkapitalbeträge ergeben sich aus der von den Bietern gewählten, in einem Finanzierungskonzept im Zuge des Vergabeverfahrens angebotenen und vom Auftragnehmer nach Zuschlagserteilung mittels Verträgen mit Eigen- und Fremdkapitalgebern umgesetzten projektspezifischen Finanzierungsstruktur. Eine Mindestvorgabe durch die jeweilige Vergabestelle gibt es bei den ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau somit nicht.

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?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesellschafter der Projektgesellschaften der laufenden ÖPP-Projekte übernehmen die Verpflichtung, die Projektgesellschaft gemäß dem jeweiligen Finanzierungskonzept, das sie im Zuge des Vergabeverfahrens als Teil des Angebots eingereicht haben, mit Eigenkapital auszustatten. Daneben besteht keine weitergehende Haftung der Gesellschafter oder ihrer Muttergesellschaften gegenüber dem Auftraggeber. Hiervon unberührt bleibt die Haftung der Gesellschafter im Rahmen der Finanzierung, die durch Eigen- und Fremdkapitalgeber gestellt wird.

In einzelnen Vergabeverfahren der laufenden ÖPP-Projekte waren Bietungsgarantien zu stellen, die die Abgabe eines ordnungsgemäßen Angebots absichern. Darüber hinaus konnten in den Vergabeverfahren der laufenden ÖPP-Projekte die Gesellschafter der Projektgesellschaften bzw. deren Muttergesellschaften zum Nachweis der finanziellen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Bieters Patronatserklärungen vorlegen.

Die allgemeinen Verpflichtungen zur Eigenkapitalausstattung mittels Verpflichtungserklärungen wurden seit den ÖPP-Pilotprojekten nicht verändert. Dessen ungeachtet erfolgten in der 2. Staffel und der „Neuen Generation“ von ÖPP-Projekten Klarstellungen zum Verhältnis der Ausstattungsverpflichtungen verschiedener Beteiligter zueinander sowie eine Begrenzung der Einbringungsverpflichtung für den Fall des Scheiterns der Finanzierung aufgrund von schweren Liquiditätskrisen oder finanzaufsichtlichen Regelungen.

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?

Es wurden bei keinem der laufenden ÖPP-Projekte Kreditverträge durch den Auftraggeber mitgezeichnet.

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)?

Es bestehen bei den laufenden ÖPP-Projekten keine Beschränkungen oder Zustimmungserfordernisse zum Verkauf oder der Übertragung von Krediten. Der Konzessions- bzw. Auftraggeber behält in einem solchen Fall uneingeschränkt seine Rechte unter dem Konzessions- bzw. Projektvertrag.

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?

Keinen.

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)?

Es gab bei den ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau keine Änderungen der Gesellschaftsform. Die erfolgten Änderungen der Gesellschafterstruktur sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Anträge auf eine Änderung, die aus wichtigem Grund verweigert wurden, gab es nicht.

ÖPP-Projekt	Projektgesellschaft	Vertragsbeginn	Gesellschafter bei Vertragsbeginn	Gesellschafter nach Änderung	Jahr der Änderung
A 1	A1 mobil GmbH & Co. KG	04.08.2008	Bilfinger Project Investments International Holding GmbH (42,5 %); John Laing Infrastructure (42,5 %); Bunte PPP Investment GmbH (15 %)	John Laing Infrastructure (42,5 %); Bunte PPP Investment GmbH (57,5 %)	2015
				Bunte PPP Investment GmbH (57,5 %); Hansalinie A1 Vermögensverwaltungs- und Beteiligungs-GmbH (42,5 %)	2019
A 4	Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG	16.10.2007	Hochtief PPP Solution (50 %); VINCI Concessions S.A. (46 %); VINCI S.A. (4 %)	Hochtief PPP Solution (50 %); VINCI Concessions Deutschland GmbH (50 %)	2009
				VINCI Concessions Deutschland GmbH (50 %); Meridiam Infrastructure Germany (50 %)	2015

ÖPP-Projekt	Projektgesellschaft	Vertragsbeginn	Gesellschafter bei Vertragsbeginn	Gesellschafter nach Änderung	Jahr der Änderung
A 8 I	autobahn-plus A8 GmbH	01.05.2007	BAM PPP (25 %); Fluor (25 %); VolkerWessels (25 %); Egis (19 %); Berger Bau SE (6 %)	Infra Via European Funds II (25 %); Egis (19 %); Berger Bau SE (6 %); BAM PPP PGGM Infrastructure (50 %)	2013
				Berger Bau SE (6 %); BAM PPP PGGM Infrastructure (50 %); Mid Infra SAS (44 %)	2020
A 8 II	Pansuevia GmbH & Co. KG	01.06.2011	Hochtief PPP Solution (50 %); Strabag Infrastruktur Projekt GmbH (50 %)	Strabag Infrastruktur Projekt GmbH (100 %)	2018
A 9	Via Gateway Thüringen GmbH & Co. KG	01.10.2011	VINCI Concessions SAS (45 %); VINCI Concessions Deutschland GmbH (2,5 %); BAM PPP A9 Thüringen GmbH (47,5 %); Reinhold Meister GmbH (5 %)	VINCI Concessions SAS (45 %); VINCI Concessions Deutschland GmbH (5 %); BAM PPP A9 Thüringen GmbH (50 %)	2011
				VINCI Concessions Deutschland GmbH (50 %); BAM PPP A9 Thüringen GmbH (50 %)	2015

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)?

Auf Grundlage des in der Fragestellung in Bezug genommenen § 11.2.1 des Projektvertrages des ÖPP-Projektes A 7, AS Göttingen – AS Bockenem erwirbt der ÖPP-Auftragnehmer keine Grundstücke; er bereitet lediglich den Erwerb vor. Die Verträge zum Grunderwerb schließt seit 1. Januar 2021 die zuständige Außenstelle der Autobahn GmbH des Bundes bzw. vor Aufgabenwahrnehmung durch die Autobahn GmbH des Bundes der regionale Geschäftsbereich der Landesbehörde. Die Preise richten sich nach den Gutachten des Gutachterausschusses für Grundstückswerte in Niedersachsen (GAG).

Ein Grundstück wird vorübergehend genutzt, wenn die Nutzung mit dem Abschluss der Bauarbeiten beendet ist. Üblicherweise sind das Baustelleneinrichtungsflächen, die während der gesamten Bauzeit genutzt werden, Lagerplätze für Baustoffe, die mehrere Monate oder Jahre genutzt werden sowie Arbeitsstreifen, die gegebenenfalls nur stundenweise bis über mehrere Monate genutzt werden. Diese Flächen sind in den Grunderwerbsplänen separat gekennzeichnet. Ob ein Grundstück dauerhaft oder lediglich vorübergehend genutzt werden darf, regelt die Planfeststellung.

23. Werden Grundstücke des Bundes bei laufenden Autobahn-ÖPP als Kreditsicherheiten eingesetzt (bitte für einzelne ÖPP auflisten, sofern es nicht für alle gleich gilt)?
25. Wurden bei laufenden Autobahn-ÖPP nach Kenntnis der Bundesregierung Erbbaurechte vergeben (bitte für einzelne ÖPP auflisten, sofern es nicht für alle gleich gilt)?

Die Fragen 23 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein.

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)?

Bei keinem.

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)?

Geänderte Norm	In diesem Zusammenhang zugestandene unvorhersehbare Mehrkosten (in Tausend Euro)*
Ministerialschreiben Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern IID1-43445-004/16 und IC4/IID1-43445-004/16, RSA 1995 (Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen) i. V. m. ARS BMVI Nr. 6/2014 (Sicherung von Arbeitsstellen kürzerer Dauer, betrifft zwei ÖPP-Projekte)	1.663
Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA-95) i. V. m. ARS BMVBS Nr. 17/2009	4.248
ARS BMVI Nr. 28/2010 und 11/2013 (hier: Erneuerung bestehender Schutzeinrichtungen)	117
ARS BMVI Nr. 11/2013 (hier: Nachrüstung bestehender Schutzeinrichtungen)	45
Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt (M OPA), Ausgabe 2013	3.117
Verfahrensordnung für Verkehrssicherungen auf Bundesautoahnen im Freistaat Thüringen (VVB-T)	77

Geänderte Norm	In diesem Zusammenhang zugestandene unvorhersehbare Mehrkosten (in Tausend Euro)*
Richtzeichnung zur Ausführung der Kappen bei überschütteten Bauwerken (RIZ-ING, Kap 8, Dez. 2017)	8
Einführung der VV IBG Infrastruktur sowie der neuen Fassungen der VV BAU-STE und der VV BAU durch das Eisenbahn-Bundesamt	22

*Kosten wären auch bei konventioneller Beschaffung angefallen

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)?

Die Fragen 27 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Angaben zur geplanten und tatsächlichen Organisation des Betriebsdienstes geben Aufschluss über die vorhandenen Ressourcen, ihren Einsatz, die Wirksamkeit von Organisationsstrukturen u. ä. und betreffen daher exklusives kaufmännisches Wissen Dritter. Sie berühren verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Unternehmen. Bei Bekanntwerden dieser Informationen könnten die Wettbewerber der privaten Partner im Wettbewerb um andere Projekte diese Kenntnis des exklusiven kaufmännischen Wissens zu ihren Gunsten nutzen. Wegen der dadurch entstehenden Wettbewerbsnachteile drohen den privaten Partnern wirtschaftliche Schäden. Da kein überwiegendes öffentliches Interesse an der Veröffentlichung dieser Angaben besteht, können die erbetenen Informationen nicht veröffentlicht werden.

Unter sorgfältiger Abwägung des parlamentarischen Auskunftsanspruches einerseits und dem Schutz der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der privaten Vertragspartner 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.

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

Der Bundesregierung sind außerhalb eines Verwaltungsverfahrens in Steuersachen keine Informationen zur Höhe der von den genannten Projektgesellschaften gezahlten Gewerbe- oder Körperschaftsteuern zugegangen. Informationen,

* Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

die in einem Verwaltungsverfahren in Steuersachen bekannt geworden sind, unterliegen dem Steuergeheimnis nach § 30 der Abgabenordnung.

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), 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 2.2.2.2.1.2.2)?

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 2.2.2.3.7)

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

Die geplanten Gesamtausgaben für das ÖPP-Projekt A 7, AS Göttingen – AS Bockenem weichen bisher um rund 74 Mio. Euro von der ursprünglichen Ausgabenplanung zum Financial Close ab. Mehrkosten resultieren aus technischen Nachtragsforderungen und der Bauzeitverlängerung.

Im Abschnitt Echte bis Northeim wurden Fledermausvorkommen gefunden, die nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen waren (keine Hinweise auf Fledermäuse). Insofern musste der Bieter nicht mit Fledermäusen rechnen. Der Auftraggeber war naturschutzrechtlich gezwungen, schnell Ersatzquartiere für Fledermäuse bereitzustellen.

Der Umgang mit unbekanntem archäologischen Bodendenkmälern ist in den Vertragsunterlagen geregelt. Der Auftraggeber ging bei Erstellung der Vergabeunterlagen davon aus, dass die Ausgrabung und Dokumentation aller bekannten archäologischen Bodendenkmäle abgeschlossen sei. Nach Vertragsabschluss stellte sich heraus, dass an Teilen der bekannten archäologischen Bodendenkmäle noch Ausgrabungs- und Dokumentationsarbeiten durchzuführen sind. Dementsprechend wurde der Auftragnehmer angewiesen, nach Vorgabe der unteren Denkmalschutzbehörde archäologisches Fachpersonal einzusetzen. Die Vergütung erfolgt nach § 32.4.1 PV in Verbindung mit § 32.3 PV. Es handelt sich um Abweichungen von Bodenverhältnissen, für die der Auftraggeber einsteht.

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)?

Die Fragen 31 und 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beide Schlichtungsverfahren sind nicht abgeschlossen.

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?

Die in dem ÖPP-Projekt geplanten Gesamtausgaben erklären sich mit dem Leistungsumfang.

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>)?

Die Maßnahme ist im Teil X des Druckstücks des Bundeshaushalts 2021 nicht aufgeführt.

