

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Jan Korte, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Öffentlich-private Partnerschaften des Bundes für Straßen

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP (S. 162) festgeschrieben, dass nur „ausgewählte Einzelprojekte und Beschaffungen“ als öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) durchgeführt werden sollen. Außerdem sollen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Controlling und Transparenz von ÖPPs verbessert werden. Es fragt sich deshalb, wie die Bundesregierung bzw. das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) dieses Vorhaben im Hinblick auf die Straßen des Bundes bisher umgesetzt hat oder was geplant ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche ÖPP des Bundes zum Bau von Straßen sind aktuell in der Planungs- bzw. Vergabephase (bitte genauen Stand angeben)?
 - a) Für welche davon soll 2022 oder 2023 die Vergabe zum Abschluss kommen (bitte einzeln mit Zeitpunkt angeben)?
 - b) Für welche davon soll 2022 oder 2023 die Vergabe eröffnet werden (bitte einzeln mit Zeitpunkt angeben)?
2. Sind weitere ÖPP des Bundes zum Bau von Straßen in irgendeiner Art Vorprüfung (bitte ggf. auflisten und Stand der Prüfung beschreiben)?
3. Wie versteht die Bundesregierung die Aussage im Koalitionsvertrag, dass nur „ausgewählte Einzelprojekte und Beschaffungen“ als öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) durchgeführt werden sollen?
 - a) Will die Bundesregierung in Zukunft deutlich weniger Projekte mit ÖPP umsetzen als in den letzten Jahren?
 - b) Hat die Aussage nach Einschätzung der Bundesregierung Konsequenzen für die schon in der Planung befindlichen ÖPP, und wenn ja, welche, bzw. wenn nein, warum nicht?
 - c) Hat die Aussage nach Einschätzung der Bundesregierung Konsequenzen bei der zukünftigen Entscheidung über die Vergabe als ÖPP oder in konventioneller Bauweise, und wie soll dies ggf. erreicht werden?
 - d) Wird es in Zukunft einen klaren Vorrang für die konventionelle Vergabe geben?

- e) Soll eine ÖPP regelmäßig gar nicht mehr als Variante geprüft werden?
 - f) Soll es über den aktuell praktizierten Wirtschaftlichkeitsvergleich hinaus weitere Kriterien geben, wann eine ÖPP gewählt oder nicht gewählt werden kann oder muss, und wie sollen diese Kriterien ggf. aussehen?
4. Sind Neuerungen gegenüber der bisherigen Praxis mit dem „Controlling“ und der „exekutive[n], parlamentarische[n] und öffentliche[n] Kontrolle“ geplant, die im Koalitionsvertrag vorgesehen sind, und wenn ja, welche, und bis wann, und sollen diese Neuerungen auch auf alle laufenden Projekte Anwendung finden?
5. Wie versteht die Bundesregierung die Aussage im Koalitionsvertrag, dass nach „einheitlichen Kriterien durch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gezeigt werden“ müsse „dass die Umsetzung eines konkreten ÖPP-Projektes wirtschaftlicher ist“, zu verstehen?
- a) Erfolgte bisher kein Nachweis, dass ÖPP wirtschaftlicher sind?
 - b) Gab es bisher keine einheitlichen Kriterien?
 - c) Bietet die aktuelle Muster-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des BMDV (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-muster-wirtschaftlichkeitsuntersuchung.html>) keine einheitlichen Kriterien?
 - d) Bietet die „Arbeitsanleitung Einführung in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen“ (https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvb_und_20122013_IIA3H1012100810004.htm) keine einheitlichen Kriterien?
 - e) Welche Kriterien sind aus Sicht der Bundesregierung momentan nicht einheitlich?
6. Plant die Bundesregierung eine Überarbeitung der „einheitlichen Kriterien“ (Koalitionsvertrag), und wenn ja, wird dabei auch untersucht, ob der Nutzenvergleich, der seit einigen Jahren neben dem Kostenvergleich durchgeführt wird, weiterhin zulässig ist?
- a) Wird es einen Verzicht auf den Nutzenvergleich geben?
 - b) Wird es eine Überarbeitung der Kriterien für den Nutzenvergleich geben?
 - c) Sieht die Bundesregierung, insbesondere das BMDV – wie die Fragestellenden – ein Problem darin, dass durch den großen Gestaltungsspielraum des Nutzenvergleichs der Kostenvergleich unangemessen leicht ausgehebelt werden kann, worauf zwei Fälle hindeuten (s. <https://www.wiwo.de/politik/deutschland/wirtschaftlichkeit-fragwuerdig-scheuers-autobahnbauprojekte-das-stinkt-zum-himmel/27149554.html>, bitte Begründung angeben)?
7. Wie soll die Methodik für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von ÖPP „weiterentwickelt und an den Stand der Wissenschaft angepasst“ (Koalitionsvertrag) werden, und bis wann ist diesbezüglich mit Ergebnissen zu rechnen?
- a) Welche „Empfehlungen des Bundesrechnungshofes“ und welchen „Stand der Wissenschaft“ wird die Bundesregierung dabei zugrunde legen (bitte einzelne Berichte bzw. Studien nennen)?

- b) Wird die Bundesregierung dabei auch Erkenntnisse des Europäischen Rechnungshofs berücksichtigen, insbesondere seinen Bericht „Öffentlich-private Partnerschaften in der EU: Weitverbreitete Defizite und begrenzte Vorteile“ (https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_09/SR_PPP_DE.pdf)?
- c) Werden die in Planung befindlichen ÖPP, für die noch kein Vertragsschluss erfolgt ist, mit der neuen Methodik geprüft, selbst wenn schon nach dem alten Standard geprüft wurde (bitte Begründung angeben)?
8. Welche genauen „Ergebnisse“ (Koalitionsvertrag) wird die Bundesregierung, insbesondere das BMDV im Internet veröffentlichen?
- a) Werden Verträge und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen mit den gleichen Schwärzungen wie bisher veröffentlicht, und wenn nein, sind weniger Schwärzungen (v. a. bei Zahlen) geplant (bitte Begründung angeben)?
- b) Werden alle Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, also überschlägige, vorläufige und abschließende, öffentlich gemacht, und wenn nein, welche bzw. welche nicht (bitte ggf. Begründung angeben)?
- c) Werden auch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu allen schon bestehenden ÖPP-Verträgen für Straßen im Netz veröffentlicht, und wenn ja, wann, bzw. wenn nein, warum nicht?
- d) Werden auch die Verträge zu allen schon bestehenden ÖPP-Verträgen für Straßen im Netz ungeschwärzt veröffentlicht, und wenn ja, wann, bzw. wenn nein, warum nicht?
9. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung, insbesondere das BMDV aus dem Bericht des Bundesrechnungshofs (BRH) vom 14. Mai 2020 zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum ÖPP-Projekt A 49 Autobahndreieck Ohmtal bis zur Anschlussstelle Fritzlar (Ausschussdrucksache 19(8)5817) gezogen?
- a) Wurde die konkrete Datengrundlage erneut geprüft, weil der BRH die Daten für „nicht ausreichend empirisch abgesichert“ hielt, weshalb es für ihn „nicht prüfbar“ war, „dass die Kosten tatsächlich angemessen sind“ (bitte Begründung angeben)?
- b) Wurde die vom BRH geforderte systematische Auswertung der Kostenentwicklung bei Bau, Betrieb und Erhaltung der Bundesfernstraßen vorgenommen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
- c) Wurde die vom BRH geforderte „Kostendatenbank mit entsprechenden Auswertungsmöglichkeiten für die Eigenerledigung“ geschaffen (bitte Begründung angeben)?
10. Plant die Bundesregierung, insbesondere das BMDV eine Prüfung der Risikoverteilung (z. B. hinsichtlich Baugrundrisiken und Ähnlichem) in den aktuell üblichen ÖPP-Verträgen im Hinblick darauf, ob die öffentliche Hand momentan zu hohe Risiken trägt?
11. Teilt die Bundesregierung, insbesondere das BMDV die Einschätzung der Fragestellenden, dass durch eine Beschränkung des Risikos der Auftragnehmer auf bereits bei Vertragsschluss bekannte Probleme wie mit Kampfmitteln, Altlasten und Denkmälern (vgl. z. B. ÖPP-Vertrag „A 7 Göttingen – Bockenem“, § 32.3) unangemessen viel Risiko auf die öffentliche Hand übertragen wird, und wenn nein, warum nicht?
12. Woraus im ÖPP-Projektvertrag „A 7 Göttingen – Bockenem“ ergibt sich, dass nicht der Auftragnehmer für das Risiko von nicht schon bei Vertragsschluss absehbaren tierschutzrechtlichen Maßnahmen zuständig ist, son-

dem der Auftraggeber (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 19/29120, wonach der Auftraggeber naturschutzrechtlich gezwungen gewesen sei, Ersatzquartiere für die Fledermäuse bereitzustellen), und gilt grundsätzlich für alle ÖPP-Verträge, dass in diesen Fällen die öffentliche Hand die Kosten trägt?

13. Welchen genauen Kostenanteil an den Mehrkosten bei der „A 7 Göttingen – Bockenem“ in den Jahren 2021 und 2022 haben die Gründe, insbesondere die Fledermäuse, die archäologischen Grabungen und das Vorkommen von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (Teer) im Straßendamm (vgl. Antwort auf die Berichtsanhörung des Abgeordneten Victor Perli vom 14. Oktober 2021)?
14. Beläuft sich der Anteil der Mehrkosten beim ÖPP „A 7 Göttingen – Bockenem“, die mit dem Baugrund zusammenhängen, über 30 Mio. Euro, und wenn ja, erwägt das Bundesverkehrsministerium deshalb eine Kündigung des Vertrags gemäß § 52.2 des ÖPP-Vertrags (bitte Begründungen angeben, wenn dies trotz Überschreitung der 30 Mio. Euro nicht erwogen wird)?
15. Ist bzw. war der Auftragnehmer des ÖPP „A 7 Göttingen – Bockenem“ bei einem der Fertigstellungstermine laut §§ 29.2.1 und 29.2.2 des ÖPP-Vertrags bereits im Verzug, und wenn ja, jeweils wie lange?
Leistet ggf. der Auftragnehmer die vereinbarte Vertragsstrafe nach § 33.1 des ÖPP-Vertrags, und wenn ja, wie viel hat er bisher wann bezahlt (ggf. bitte einzelne Zahlungen mit Datum auflisten)?
16. Sind die Schlichtungsverfahren bei den ÖPPs „A 7 Göttingen – Bockenem“ und „A 94 Forstinning – Markt“ (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 31 und 32 auf Bundestagsdrucksache 19/29120) schon abgeschlossen, und wenn ja, welche Summe bzw. Summen hat der Bund ggf. zahlen müssen, bzw. wenn nein, bis wann wird der Abschluss jeweils erwartet?
17. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung schon über die Nichtzulassungsbeschwerde der A1 mobil GmbH & Co. KG beim Bundesgerichtshof entschieden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis, bzw. wenn nein, bis wann wird die Entscheidung erwartet?
18. Gibt es über die in den Fragen 16 und 17 genannten rechtlichen Verfahren hinaus laufende rechtliche Auseinandersetzungen bei Straßen-ÖPPs des Bundes (Schlichtungsverfahren oder Gerichtsverfahren, bitte ggf. einzeln auflisten und Stand des Verfahrens beschreiben)?
19. Welche Folgen hatten die gescheiterten Schlichtungen bei den ÖPPs „A 1 AK Bremen – AD Buchholz“ und „A 5 AS Offenburg – Malsch“ und „A 8 Ulm/Elchingen – Augsburg/West“ (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 24 auf Bundestagsdrucksache 19/26425)?
20. Sind wegen der stark steigenden Bau- und Energiekosten ÖPP-Betreiber an die Bundesregierung herangetreten, um einen Ausgleich von Mehrkosten zu erhalten, und wenn ja, gibt es Verhandlungen dazu oder sogar schon konkrete Ergebnisse (Vertragsänderungen, Zahlungen oder Anderes, bitte ggf. detailliert angeben)?

Berlin, den 30. August 2022

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion