

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Andreas Audretsch, Katharina Beck, Sascha Müller, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/2877 –

Planungen der Bundesregierung zum „Deutschlandfonds“ und zu möglichen Öffentlich-Privaten Partnerschaften**Vorbemerkung der Fragesteller**

Die Bundesregierung kündigte an, „mittelfristig“ die verstärkte Nutzung privaten Kapitals in der Verkehrsinfrastruktur zu ermöglichen – einschließlich der Nutzung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) – und die „nachhaltige Kreditfähigkeit“ der Autobahn GmbH zu etablieren (www.focus.de/politik/deutschland/uebersicht-im-wortlaut-worauf-sich-schwarz-rot-geeinigt-hat_47fdc138-9182-479f-aa62-19dbd4596e89.html). Gleichzeitig werden zusätzliche Milliarden in Straßenprojekte umgeschichtet und Finanzierungskreisläufe für Verkehrsträger angekündigt (www.focus.de/politik/deutschland/uebersicht-im-wortlaut-worauf-sich-schwarz-rot-geeinigt-hat_47fdc138-9182-479f-aa62-19dbd4596e89.html).

Aktuell treibt die Bundesregierung die Dachmarke „Deutschlandfonds“ mit dem Ziel voran, mithilfe von 10 Mrd. Euro vom Bund privates Kapital zu mobilisieren und darüber insgesamt 100 Milliarden zu investieren. Ein Konzept für den Deutschlandfonds soll noch dieses Jahr vorgestellt werden (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/bundesregierung-will-deutschlandfonds-mit-100-milliarden-euro-aufbauen/100164047.html).

1. Plant die Bundesregierung, Öffentlich-Private Partnerschaften gezielter zu unterstützen?
2. Plant die Bundesregierung, für mögliche ÖPP-Projekte entsprechende öffentliche Planungskapazitäten aufzubauen (bitte nach Institution, z. B. für die Autobahn GmbH, aufschlüsseln), sollen hier Stellen geschaffen werden, und wenn ja, wie viele?
3. Wenn Frage 2 bejaht wurde, inwiefern sollen hierfür Planungskapazitäten, beispielsweise bei „Partner Deutschland“, ausgebaut werden?

4. Sollen hierfür Finanzierungsmöglichkeiten, beispielsweise durch einen Fonds zur Rekommunalisierung von öffentlichen Leistungen oder durch gestärkte kommunale Investitionskredite, gestärkt werden?

Die Fragen 1 bis 4 werden gemeinsam beantwortet.

Im Bereich der Infrastruktur stellen Projekte in Form von Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) neben der konventionellen Beschaffung bereits eine etablierte Beschaffungsvariante dar. Sie können nach den Vorgaben der Bundeshaushaltsoordnung (BHO) umgesetzt werden, soweit die Voraussetzungen, insbesondere die Wirtschaftlichkeit, erfüllt sind.

Eine Maßnahme wird nur dann im Rahmen eines ÖPP-Projekts umgesetzt, wenn die ÖPP-Realisierung mindestens so wirtschaftlich ist wie eine konventionelle Umsetzung. Zu diesem Zweck werden sowohl vor Einleitung eines ÖPP-Vergabeverfahrens als auch vor Zuschlag umfangreiche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen erstellt. Darin werden die jeweils erwarteten Kosten und Nutzen der untersuchten Varianten über den gesamten Vertragszeitraum in einer Lebenszyklusbetrachtung gegenübergestellt und abgewogen.

Im Übrigen sind regierungsinterne Abstimmungsprozesse noch nicht abgeschlossen.

5. Welche Instrumente zur Begrenzung der Rendite privater Geldgeber prüft die Bundesregierung angesichts der Einführung des Deutschlandfonds und davon finanzierter ÖPP, wie ist hier der jeweilige Zeitplan (bitte Maßnahmen einzeln aufzulösen)?

Die Bieter preisen ihre Finanzierungskosten in ihre ÖPP-Angebote ein. In der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die vor dem Zuschlag auf das bestgereihte ÖPP-Angebot erstellt wird, werden die Finanzierungskosten somit vollständig berücksichtigt. Damit ein ÖPP-Projekt mindestens so wirtschaftlich ist wie eine konventionelle Realisierung, müssen die in der ÖPP-Beschaffungsvariante bestehenden Effizienzvorteile die höheren Finanzierungskosten ausgleichen. Effizienzvorteile bestehen insbesondere, weil Bau, Betrieb und Erhaltung in einer Hand liegen und diese Leistungen somit gebündelt und aufeinander abgestimmt durchgeführt und daraus resultierende Einsparpotenziale realisiert werden.

Im Übrigen sind regierungsinterne Abstimmungsprozesse noch nicht abgeschlossen.

6. Plant die Bundesregierung, bei möglichen ÖPP-Projekten die Planung und Umsetzung allein den privaten Akteuren zu überlassen?

Prinzipiell gibt es verschiedene ÖPP-Modelle, die bei ÖPP allgemein Anwendung finden können. Davon hängt es ab, welche Phasen (Planung, Bau, Finanzierung Betrieb, Erhalt und ggf. Verwertung) von privaten Akteuren übernommen werden, und welche nicht. Dies wird im jeweiligen Vorhaben von der zuständigen Stelle geprüft.

Im Übrigen sind regierungsinterne Abstimmungsprozesse noch nicht abgeschlossen.

7. Welche Parlamentsrechte (Einsichtnahme, Protokollierung, Berichtspflichten) gelten für alle aktuellen ÖPP-Fondsverträge?

Die Bundesregierung unterrichtet einmal in jeder Legislaturperiode über die ÖPP-Projekte des Bundes (zuletzt veröffentlicht auf Bundestagsdrucksache 20/8720). Einzelheiten speziell zum parlamentarischen Fragerecht ergeben sich aus der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages.

8. Plant die Bundesregierung ein öffentlich zugängliches Vertragsregister für die Module des Deutschlandfonds und alle anderen Infrastruktur-ÖPP (inklusive Nachträge, Ex-post-Evaluationen), und wenn nein, warum nicht?

Der regierungsinterne Abstimmungsprozess zur Aufsetzung des Deutschlandfonds ist noch nicht abgeschlossen. Daher können zu diesem Zeitpunkt noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden.

Aus dem Grundsatz der Gewaltenteilung folgt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ein Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung, der einen sogenannten nicht ausforschbaren Initiativ-, Beratungs- und Handlungsbereich einschließt. Hierzu wird die Willensbildung der Bundesregierung gezählt, sowohl hinsichtlich der Erörterungen im Kabinett als auch bei der Vorbereitung von Kabinett- und Ressortentscheidungen, die sich vornehmlich in ressortübergreifenden und internen Abstimmungsprozessen vollzieht. Die Kontrollkompetenz des Parlaments erstreckt sich daher insbesondere auf bereits abgeschlossene Vorgänge und umfasst nicht die Befugnis, in laufende Verhandlungen und Entscheidungsvorbereitungen einzugreifen.

9. Welche Lehren aus der Infrastrukturgesellschaftsdebatte aus dem Jahr 2017 werden heute bei Fonds- bzw. Sonderkonstruktionen wie z. B. dem Deutschlandfonds gezogen, um mögliche Schattenstrukturen und schwächeren Parlamentseinbindung zu vermeiden?

Der regierungsinterne Abstimmungsprozess zur Aufsetzung des Deutschlandfonds ist noch nicht abgeschlossen. Daher können zu diesem Zeitpunkt noch keine abschließenden Aussagen zu möglichen Lehren getroffen werden.

10. Hält die Bundesregierung am Nutzenvergleich bei ÖPP-Projekten fest, der innerhalb der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nach § 7 der Bundeshaushaltsoordnung (BHO) neben dem reinen Kostenvergleich herangezogen wird und der Gestaltungsspielräume zugunsten von ÖPP eröffnet, und wenn ja, warum?

§ 7 Absatz 2 BHO findet für alle finanzwirksamen Maßnahmen Anwendung, nicht nur für Maßnahmen, bei denen die Umsetzung im Rahmen eines ÖPP-Projektes eine mögliche Lösung sein könnte. Gleichermaßen gilt für die ergänzenden Verwaltungsvorschriften zu § 7 BHO sowie die im Ressortkreis abgestimmte Arbeitsanleitung Einführung in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind Instrumente zur Umsetzung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit aus § 7 Absatz 1 BHO.

Grundsätzlich können bei diesen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen auch nicht monetär fassbare Einflussfaktoren berücksichtigt werden. Bei nicht monetären Methoden werden anstelle der ausschließlich rechnerischen Ermittlung Vergleiche auf Basis von Bewertungspunkten (zur zusätzlichen Beurteilung neben der monetären Betrachtung) eingesetzt. Eine typische nicht monetäre Methode ist

die Nutzwertanalyse. Zur Entscheidungsfindung ist eine Nutzwertanalyse ohne die Verbindung mit einer monetären Bewertung im Regelfall nicht ausreichend; eine Verrechnung der monetären Werte mit den Ergebnissen der Nutzwertanalyse der einzelnen Lösungsmöglichkeiten ist nicht zulässig. Vielmehr ist darauf zu achten, dass die Gewichtung der monetären Bewertung in einem angemessenen Verhältnis zu der Gewichtung der qualitativen Bewertung steht.

11. Warum wird bei dem Argument, dass ÖPP-Projekte vermeintlich schneller seien als öffentliche Projekte, regelmäßig nur die Bauzeit, nicht aber die Zeit von Vergabestart bis Verkehrs freigabe berücksichtigt (www.bm.v.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oopp-muster-wirtschaftlichkeitsuntersuchung.pdf; bitte ÖPP vs. konventionell getrennt ausweisen)?

In Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen werden im Kostenvergleich für die ÖPP-Beschaffungsvariante und den konventionellen Vergleichsmaßstab – den sogenannten Public Sector Comparator (PSC) – einheitliche Projektdefinitionen zugrunde gelegt, um einen sachgerechten Vergleich der Beschaffungsvarianten zu ermöglichen. Für beide Beschaffungsvarianten werden gleiche Leistungsbeschreibungen und gleiche terminliche Vorgaben bzw. Leistungszeiträume unterstellt. Es wird daher davon ausgegangen, dass in beiden Beschaffungsvarianten zum gleichen Zeitpunkt mit dem Bau begonnen wird, jedoch auch in derselben Bauzeit die Fertigstellung erfolgt. Der PSC wird aufgrund der Prämissen der einheitlichen Projektdefinition in Teilen idealisiert, also auch in zeitlicher Hinsicht unter Umständen abweichend von der Beschaffungsrealität dargestellt. Würde in einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ein früherer Baubeginn berücksichtigt, wäre auch von der teilweisen Idealisierung des PSC insbesondere im Hinblick auf die Bauzeit abzusehen. In einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist zudem die Sachlage des jeweiligen Entscheidungszeitpunkts zu berücksichtigen, so dass der Ansatz eines rückwirkenden Baubeginns nicht sachgerecht ist.

12. Wird die Bundesregierung sämtliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von ÖPP-Projekten (vorläufig bzw. abschließend) mit allen Annahmen (WACC (Weighted Average Cost of Capital), Lebenszyklus-OPEX (Operating Expenses), Baupreisindizes) vollständig veröffentlichen, und wenn nein, warum nicht?
13. Wird die Bundesregierung alle ÖPP-Verträge (inklusive Nachträgen, Schlichtungs- bzw. Schiedsprotokollen, Refinanzierungsvereinbarungen etc.) ungeschwärzt veröffentlichen, und wenn nein, nach welchen Kriterien plant die Bundesregierung Transparenz herzustellen?

Fragen 12 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Der ÖPP-Transparenzbericht der Bundesregierung (zuletzt veröffentlicht auf Bundestagsdrucksache 20/8720) bietet einen Überblick über die ÖPP-Projekte des Bundes im Betrieb, auch in Bezug auf deren Wirtschaftlichkeit. Als Teil der Wirtschaftlichkeit werden unter anderem die Termintreue und die Nutzerzufriedenheit betrachtet. Auf der Grundlage einer Befragung der Ressorts beziehungsweise der vertragsverwaltenden Institutionen zu den einzelnen ÖPP-Projekten werden darin die Entwicklungen in der Betriebsphase betrachtet und ausgewertet.

Über den Umfang der veröffentlichten Informationen entscheiden die für die ÖPP-Projekte zuständigen Stellen. Hierbei können Aspekte wie beispielsweise eine mögliche Gefährdung der fiskalischen Interessen des Bundes, schützenswerte Inhalte wie etwa Geschäftsgeheimnisse Dritter eine Rolle spielen.

Im Übrigen sind regierungsinterne Abstimmungsprozesse noch nicht abgeschlossen.

14. Welche Schlichtungs- bzw. Schiedsverfahren laufen bzw. liegen nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2022 bei Straßen-ÖPP mit welchen Ergebnissen bzw. Zahlungen, und warum sind die Verfahrensunterlagen nicht standardmäßig öffentlich?
15. Welche Vertraulichkeits- und Geheimhaltungsklauseln (inklusive NDAs (Non-Disclosure Agreements)) verhindern derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung eine Veröffentlichung von Streitbeilegungsunterlagen bei Straßen-ÖPP (bitte projektweise Rechtsgrundlage (u. a. Geschäftsgeheimnisgesetz (GeschGehG), Vergaberecht), wörtliche Klauselpassagen (ggf. geschwärzt), Dauer der Vertraulichkeit, angewandtes Prüfschema der Ressorts zur Abwägung „Geschäftsgeheimnis vs. öffentliches Interesse“ sowie eine Aufstellung sämtlicher seit 2022 beauftragter externer Rechts- und Beratungsleistungen im Kontext dieser Verfahren (Kanzlei bzw. Beratung, Vertragsart, Vergabeweg, Tagessätze bzw. Stundensätze, Gesamtvolumen je Mandat) angeben)?

Die Fragen 14 und 15 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Kenntnis der Bundesregierung liegen bzw. laufen in nachfolgenden Projekten seit 2022 Schlichtungsverfahren:

Beim ÖPP-Projekt A 94 „Forstinning – Marktl“ hat der Auftragnehmer am 12. September 2022 ein Schlichtungsverfahren beantragt, das nach Kenntnis der Bundesregierung zwischenzeitlich mit Zahlung eines fünfstelligen Betrages beendet worden ist.

Beim ÖPP-Projekt „A 3, AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried“ hat der Auftragnehmer am 14. Dezember 2023 ein Schlichtungsverfahren beantragt. Der Abschluss des Verfahrens steht nach Kenntnis der Bundesregierung noch aus.

Beim ÖPP-Projekt „A 6, AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg“ hat der Auftragnehmer am 7. November, 22. Dezember und 29. Dezember 2023 jeweils ein Schlichtungsverfahren beantragt. Der Schlichtungsprozess ist insgesamt noch nicht abgeschlossen.

Beim ÖPP-Projekt „Betreibermodell A 4 Hörselberge (A-Modell)“ hat der Auftragnehmer am 26. Oktober 2023 ein Schlichtungsverfahren beantragt. Nach Kenntnis der Bundesregierung ruht das Verfahren derzeit.

Beim ÖPP-Projekt „A 1 AK Bremen – AD Buchholz“ hat der Konzessionsnehmer am 24. Juli 2024 ein Schlichtungsverfahren beantragt, das nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen mit einem Vergleich im einstelligen Millionenbereich beendet worden ist.

Die Satzungen der Schlichtungsausschüsse sehen vor, dass die Ausschusssitzungen nicht öffentlich sind und die Mitglieder und Beobachter Vertraulichkeit über den Inhalt der Verhandlung wahren. Dies dient sowohl dem Schutz der Geschäftsgeheimnisse der Beteiligten als auch der Schaffung der Voraussetzungen für eine erfolgreiche Erarbeitung eines annehmbaren Schlichterspruchs.

Die Bundesregierung ist nicht Partei der Schlichtungsverfahren und nur in Einzelfällen als Beobachter beteiligt. Externe Rechts- und sonstige Beratungsleistungen werden durch die Bundesregierung aktuell in diesem Kontext nicht in Anspruch genommen. Daher existieren auch keine derartigen Mandate.

16. Welche Tariftreue-, Mitbestimmungs-, Ausbildungs- und regionalen Wertschöpfungsklauseln werden nach Kenntnis der Bundesregierung in derzeit geplanten ÖPP-Projekten verbindlich verankert, mit Sanktionen bis zur Kündigung, und wenn keine der oben genannten Aspekte berücksichtigt werden, warum nicht?

ÖPP-Projekte werden in mehrstufigen Vergabeverfahren (Verhandlungsverfahren mit vorgesetztem Teilnahmewettbewerb) ausgeschrieben und im Falle eines wirtschaftlichen Angebots beauftragt. Ein wesentlicher Teil des Prozesses besteht in den Verhandlungen über die Inhalte der Projektverträge. Den Vertragsinhalten künftiger Projekte kann insoweit nicht, erst recht nicht außerhalb der Vergabeverfahren vorgegriffen werden.

17. In welchen Fällen gibt es die Möglichkeit der Kündigung von ÖPP-Projekten durch den Staat (bitte genauen juristischen Mechanismus und das jeweilige Projekt aufschlüsseln)?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 38 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/26425 wird verwiesen.

18. Sieht die Bundesregierung Finanzierungslücken im Deutschlandfonds, und wenn ja, in welchen Bereichen, warum können diese Bedarfe ggf. nicht durch staatliche Investitionen gedeckt werden?
19. Welche Titel müssten ggf. besser ausgestattet werden, damit Finanzierungslücken von staatlicher Seite geschlossen werden könnten (bitte tabellarisch nach Haushaltstiteln auflisten)?
20. Welche konkreten Ausfallrisiken verpflichtet sich der Bund in den unterschiedlichen Modulen des Deutschlandfonds zu übernehmen, falls private Investitionen sich nicht wie geplant rentieren (bitte konkrete Rechtsvereinbarungen darlegen)?
21. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die gesetzlich festgeschriebenen Klimaziele bei den Investitionen im Rahmen der unterschiedlichen Module des Deutschlandfonds erreicht werden (bitte genau nach Klimazielen und Bewertungsmatrizen, Mindestquoten, Ausschluss IRR (Internal Rate of Return)-Zielvorgaben aufschlüsseln)?
22. Wie sollen die unterschiedlichen Module des Deutschlandfonds rechtlich und personell ausgestattet werden, und welche Kosten sind damit verbunden (bitte Organigramm, Rechtsform, Mittelherkunft und Zuständigkeiten (Bundesministerium der Finanzen (BMF) bzw. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) bzw. Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)) spezifizieren)?
23. Welche Module sollen nach aktuellen Überlegungen der Bundesregierung unter dem Dach des Deutschlandfonds zusammengefasst werden (bitte Teilfragen für jedes geplante Modul einzeln beantworten)?
24. Welche politischen Ziele werden mit dem jeweiligen Modul verfolgt, und in welche konkreten Branchen oder Technologien soll das Kapital in dem jeweiligen Modul fließen?
25. Welche Überlegungen bestehen in dem jeweiligen Modul zur Verankerung von ökologischen und sozialen Kriterien bei der Mittelverwendung des Fonds?

26. Welche Rolle soll die Taxonomie bei der Mittelverwendung des jeweiligen Fonds spielen?
27. Welche aktuellen Überlegungen gibt es in der Bundesregierung zu der Ausgestaltung des jeweiligen Moduls (Organigramm, Rechtsform, Mittelherkunft und Zuständigkeiten (BMF/BMWE/KfW))?
28. Welche gesetzlichen Anpassungen sind für die Etablierung des jeweiligen Moduls nötig, und welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung zur rechtlichen Umsetzung und zum Start des jeweiligen Moduls?
29. Wie sollen sich die 10 Mrd. Euro an öffentlichen Bundesmitteln nach den aktuellen Plänen der Bundesregierung auf die verschiedenen geplanten Module verteilen (bitte tabellarisch auflisten)?
30. Welcher Anteil aus den angekündigten 10 Mrd. Euro an Bundesmitteln sind Mittel aus Initiativen, die bereits existieren bzw. bereits angekündigt wurden, und bei welchem Anteil handelt es sich um neue Gelder (bitte insgesamt und für jedes einzelne Modul einzeln auflisten)?
31. Welche bestehenden Finanzierungs- und Förderlücken im Bereich des Wachstums- und Innovationskapitals sollen mit welchem Modul des Deutschlandfonds konkret geschlossen werden, und auf welcher empirischen Evidenz basieren diese Finanzierungslücken und Förderlücken, insbesondere für Mittelstand und junge Unternehmen in ihrer Wachstumsphase (Bundestagsdrucksache 21/297)?
32. Wurde durch die Bundesregierung geprüft, ob diese Finanzierungs- und Förderbedarfe auch durch staatliche Investitionen gedeckt werden können, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 18 bis 32 werden gemeinsam beantwortet.

Der regierungsinterne Abstimmungsprozess zur Aufsetzung des Deutschlandfonds ist noch nicht abgeschlossen. Die Bundesregierung prüft derzeit verschiedene Ansätze, BMWE und BMF agieren dabei in gemeinsamer Federführung. Inhaltlich steht die Stärkung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der deutschen Wirtschaft im Fokus, insbesondere in den Bereichen Energie, Mittelstand und Industrie sowie dem Wachstums- und Innovationskapital. Grundsätzlich kommen verschiedene Instrumente, von Fremdkapital über Mezzanine bis zu Eigenkapital in Frage. Die jeweils erforderlich haushalterische Absicherung, und das Verhältnis von privatem und staatlichen Kapital ist entsprechend unterschiedlich. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

33. Wurde von der Bundesregierung geprüft, ob eine Investitionsprämie ebenfalls einen Beitrag zum Schließen der Finanzierungs- und Förderlücken leisten könnte, wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat in dieser und in der vergangenen Legislaturperiode die Implementierung von Investitionsprämien in das nationale Steuerrecht intensiv geprüft. Die Einführung eines solchen Instruments ist insbesondere aus fiskalischer, steuersystematischer sowie europarechtlicher Sicht gegenwärtig nicht angezeigt und damit derzeit nicht hinreichend geeignet, einen substantiellen Beitrag zur Schließung von Finanzierungs- und Förderlücken zu leisten. Im Übrigen ist eine derartige Maßnahme administrativ aufwändiger und weniger zielgenau, so dass bisherige Überlegungen und Ansätze z. B. im Rahmen des Vermittlungsverfahrens zum Wachstumschancengesetz am anhaltenden länderspezifischen Widerstand gescheitert sind.

34. Wie soll die sogenannte Hebelung privaten Kapitals in den jeweiligen Modulen konkret erfolgen (bitte Teilfragen für jedes geplante Modul einzeln beantworten)?
35. Welches Verhältnis von privatem zu staatlichem Kapital wird in dem jeweiligen Modul angestrebt?
36. Über welche Instrumente soll in dem jeweiligen Modul privates Kapital beteiligt werden (Garantien, First-Loss etc.)?
37. Welche Rendite- und Gebührenmodelle sind für private Investoren im jeweiligen Modul vorgesehen, und welche Verlustbeteiligung tragen sie?
38. Wie plant die Bundesregierung mit den Erträgen aus Zinsen oder etwaigen Beteiligungsgewinnen in dem jeweiligen Modul umzugehen, und fließen diese dauerhaft dem Fonds zu, oder werden sie ausgeschüttet, und wenn ja, an wen, und in welcher Höhe?
39. Inwieweit wird in dem jeweiligen Modul geprüft, weitere Mittel durch Kofinanzierungen anderer öffentlicher Träger (z. B. Europäische Investitionsbank (EIB), InvestEU, Landesförderinstitute) heranzuziehen (bitte tabellarisch nach Akteuren und Volumina auflisten)?
40. Welche Aufteilung zwischen Fremd- und Eigenkapitalmitteln ist in dem jeweiligen Modul geplant, und wie passt das zu den von der Bundesregierung identifizierten Finanzierungslücken in den jeweiligen Sektoren?
41. Welche Laufzeiten werden für den Fremdkapitalanteil des jeweiligen Moduls angestrebt, und wie passt das zu den von der Bundesregierung identifizierten Finanzierungslücken in den jeweiligen Sektoren?
42. Auf welche volkswirtschaftlichen Theorien bezieht sich die Bundesregierung mit der Aussage, das Ziel des Deutschlandfonds sei das „Hebeln privaten Kapitals über partnerschaftliche Modelle“ (Bundestagsdrucksache 21/664), und welches Ziel verfolgt die Bundesregierung damit?
43. Von welchen Modulen sollen nach Auffassung der Bundesregierung Start-ups und Scale-ups konkret profitieren und auf welche Weise?
44. Wurde die Europäische Kommission in die Überlegungen zu den jeweiligen Modulen einbezogen, und wenn ja, wie, und haben bereits informelle Vorabstimmungen oder beihilferechtliche Vorprüfungen stattgefunden, und wenn ja, welche?

Die Fragen 34 bis 44 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 18 bis 32 verwiesen.

45. Warum sollen nach Auffassung der Bundesregierung die Mittel aus dem geplanten Mittelstandsfonds laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD lediglich „großen deutschen Mittelständlern“ zur Verfügung gestellt werden und nicht auch Kleinst- und Kleinunternehmen, und wie sollen diese definiert werden (Beschäftigtenzahl und Umsatzschwellen)?
46. Mit welchen Mitteln will die Bundesregierung den geplanten Mittelstandsfonds finanzieren, falls durch versäumtes fristgerechtes Handeln die Mittel gerichtlich den Banken zugesprochen werden (<https://verwaltungsgerichtsbarkeit.hessen.de/presse/rueckzahlung-von-bankenabgabe>)?

47. Führt die Bundesregierung trotz erstinstanzlicher gerichtlicher Entscheidung die Gesetzgebung zum geplanten Mittelstandsfonds fort, und wann wird ein Gesetzentwurf hierzu vorgelegt?

Die Fragen 45 bis 47 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft derzeit die mögliche Ausgestaltung eines im Koalitionsvertrag genannten Mittelstand-Fonds einschließlich der rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Prüfungen sind komplex und umfassen z. B. das Finanzverfassungsrecht, das Steuerrecht und das EU-Beihilfenrecht. Die in den Fragen 45 bis 47 angesprochenen Aspekte sind Gegenstand dieser andauernden Prüfungen.

Der regierungsinterne Abstimmungsprozess zur Ausgestaltung eines möglichen Mittelstandsfonds ist noch nicht abgeschlossen. Daher können zu diesem Zeitpunkt noch keine weitergehenden Aussagen getroffen werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

48. Hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die mögliche Bereitschaft der Banken zu etwaigen Selbstverpflichtungen vor dem Hintergrund des erstinstanzlichen Urteils (<https://verwaltungsgerichtsbarkeit.hessen.de/presso/rueckzahlung-von-bankenabgabe>) – beispielsweise im Hinblick auf die Fremdkapitalkomponente des Fonds – verändert?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

49. Ist nach Auffassung der Bundesregierung eine gruppenbezogene Mittelverwendung im Sinne der vom Bundesverfassungsgericht entwickelten Sonderabgabendogmatik (www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocuments/Downloads/DE/2003/07/ls20030717_2bvl000199.pdf?__blob=publicationFile&v=1) gegeben, wenn Mittel aus dem Restrukturierungsfonds künftig nicht den seinerzeit abgabepflichtigen Instituten, sondern großen deutschen Mittelstandunternehmen zugutekommen sollen?
50. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die seinerzeit abgabepflichtigen Kreditinstitute und die durch den geplanten Mittelstandsfonds zu begünstigenden Mittelstandunternehmen eine im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG, Beschluss vom 28. Januar 2014 – 2 BvR 1561/12) hinreichend homogene Gruppe bilden, und wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage?
51. Falls die Bundesregierung eine solche homogene Gruppe annimmt, wie stellt sie sicher, dass der verfassungsrechtlich geforderte Gruppennutzen zugunsten der seinerzeit abgabepflichtigen Kreditinstitute gewahrt wird, wenn Mittel aus dem Restrukturierungsfonds an große Mittelstandunternehmen fließen sollen?
52. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass staatliche Eigenkapital- sowie eigenkapitalähnliche Instrumente oder verbilligte Darlehen im Rahmen des Mittelstandsfonds nicht als unionsrechtswidrige Beihilfen nach Artikel 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) eingestuft werden?

Die Fragen 49 bis 52 werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 45 bis 47 wird verwiesen.

53. Sollen ÖPP in der Autobahn GmbH künftig eine größere Rolle spielen, und wenn ja, in welchem Umfang, d. h. in welcher finanziellen Größenordnung?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

54. Will die Bundesregierung eine verfassungskonforme und nachhaltige Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH (Eigenkapital, Maut-Einnahmekompetenz, Garantien) erreichen und garantieren, und wenn ja, wie?
55. Mit welchen Maßnahmen kann das laut der Bundesregierung ggf. erreicht werden?
56. Welcher Zeitraum ist zur Umsetzung und Schaffung der Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH ggf. vorgesehen?
57. Arbeitet die Bundesregierung ggf. derzeit bereits an einer Umsetzung?

Die Fragen 54 bis 57 werden gemeinsam beantwortet.

Derzeit wird geprüft, wie das im Koalitionsvertrag verankerte Drei-Säulen-Modell – bestehend aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital – auf Basis des tatsächlichen Mittelbedarfs umgesetzt werden kann. Teil der Prüfung ist auch der erforderliche Umsetzungszeitraum.

Ziel ist eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung, um den bestehenden Sanierungs- und Investitionsstau nachhaltig aufzulösen. In diesem Zusammenhang ist auch die Ausgestaltung einer nachhaltigen Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH zu konkretisieren. Sie erfordert, dass die Autobahn GmbH eigene Einnahmen hat, um damit die Rückführung der Kredite (Schulendienst) gewährleisten zu können (Einnahmekompetenz).

Erste Gespräche zwischen den Beteiligten des Bundesministeriums für Verkehr sowie mit der Autobahn GmbH zur Ausarbeitung der wesentlichen Varianten einer Finanzierungsarchitektur haben bereits stattgefunden.

58. Plant die Bundesregierung eine vermehrte Nutzung des Instruments der öffentlich privaten Partnerschaften für die Umsetzung von Projekten aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, und wenn ja, in welchem finanziellen Umfang, und bei welchen Projekten (Autobahnen und/oder Bundesstraßen, Projekte der Liste Teil A, B oder C des Finanzierungs- und Realisierungsplans (FRP) 2025–2029)?
66. Welche Autobahn-ÖPP Projekte plant die Bundesregierung in dieser Legislatur (bitte alle Plan- bzw. Ist-Kosten, Nachträge, Verzögerungen, Verfügbarkeitsabzüge, Refinanzierungsgewinne der geplanten Autobahn-ÖPP Projekte tabellarisch aufzuschreiben (Stichtag: 22. Oktober 2025))?

Die Fragen 58 und 66 werden gemeinsam beantwortet.

Die zur Beschaffung von Verkehrsinfrastruktur berufenen Stellen sind gehalten, die Inhalte und Vorgaben der BHO zu berücksichtigen. Soweit Vorhaben als für die Beschaffungsvariante ÖPP geeignet scheinen, sind die erforderlichen Untersuchungen und Bewertungen durchzuführen und die Beschaffungsvariante im Falle einer wirtschaftlichen Umsetzungsperspektive zu verfolgen und ggf. umzusetzen. Einer Planung durch die Bundesregierung bedarf es dafür nicht. Zudem könnten auch keine Angaben zu künftig etwa eintretenden tatsächlichen Sachverhalten gemacht werden, da in der Zukunft liegende etwaige Ereignisse

und ihre potenziellen Auswirkungen auf Projekte nicht beurteilt werden können.

59. Wann plant die Bundesregierung, den Vorschlag zur Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH (https://cdn.table.media/assets/berlin/vorhabenplanung_2.-halbjahr-2025_bmv.pdf) vorzustellen?
60. Welche Kosten der Autobahn GmbH sollen ggf. durch Kredite gedeckt werden (Neu- und Ausbau, Sanierung, Erhalt, Planungskosten, etc.)?
61. Mit welchem Kreditrahmen soll die Autobahn GmbH ggf. ausgestattet werden?
62. Soll für die Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH ggf. der Grundsatz gelten: Erhalt und Sanierung vor Neu- und Ausbau?
63. Inwiefern werden die Haushaltstitel für Aus- und Neubaumaßnahmen im Einzelplan 12 und 14 ausgestaltet, wenn die Autobahn GmbH Kredite aufnehmen kann?
64. Plant die Bundesregierung, im Rahmen der Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH ggf. eine neue Priorisierung der zu realisierenden BVWP-Projekte vorzunehmen?

Die Fragen 59 bis 64 werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 54 bis 57 wird verwiesen.

65. Wie bewertet die Bundesregierung den Ausschreibungsstop Juli 2025 im Kontext von ÖPP- bzw. Privatisierungsplänen?

Privatisierungspläne im Bereich der Bundesfernstraßen sind der Bundesregierung nicht bekannt. Für die Bundesregierung besteht hier auch im Übrigen kein Sachzusammenhang.

67. Welche Kostensteigerungen haben sich bei den Projekten der (u. Autobahn (A) 7, A 94, A 3 und A 1) (z. B. siehe www.autobahn.de/planen-bauen/projekt/oepp-projekt-sechsstreifiger-ausbau-autobahnkreuz-biebelried-bis-autobahnkreuz-fuerth-erlangen) seit Vertragsabschluss ergeben (bitte nach Ursachen (Baugrund bzw. Material bzw. Umweltauflagen), Rechts- bzw. Vertragsänderungen, Zahlungen infolge Schlichtung bzw. Schiedsverfahren aufschlüsseln)?

Die Differenzen der nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell geplanten Gesamtausgaben zu den bei Financial Close (FC) jeweils geplanten Gesamtausgaben für die erfragten Projekte A 7, A 94 und A 3 sind nachfolgend tabellarisch dargestellt. Beim Projekt A 1, AK Bremen – AD Buchholz werden nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell keine die bei FC geplanten Gesamtausgaben übersteigenden Gesamtausgaben erwartet.

Maßnahme	Geplante Gesamtausgaben nach Financial Close (FC)	Aktuell geplante Gesamtausgaben
A 7, AD Hamburg/NW – AD Bordesholm	1 478 994 000 Euro	1 555 718 000 Euro
A 94, Forstinning – Marktl	1 160 036 000 Euro	1 182 650 000 Euro
A 3, AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried	2 807 100 000 Euro	2 919 797 000 Euro

Die Differenzen der dargestellten aktuell erwarteten zu den bei FC geplanten Gesamtausgaben resultieren aus verschiedenen Ursachen, die ganz überwiegend nicht ÖPP-spezifischer Natur sind; beispielsweise ist ein maßgeblicher Betrag beim Projekt A 3 auf die Auswirkungen der Ukrainekrise zurückzuführen. Derartige externe Einflüsse treffen eine konventionelle Umsetzung wie ÖPP-Projekte in vergleichbaren Projektstadien, hier der Bauphase, gleichermaßen und sind daher nicht der Beschaffungsvariante anzulasten.

68. In welchen Standardklauseln werden Baugrund-, Umwelt- bzw. Arten- schutz-, Normänderungs-, Energiepreis- und Zinsrisiken (teilweise) der öffentlichen Hand zugewiesen, und welche Zahlungen sind daraus seit 2022 entstanden?

In den ÖPP-Projekten existieren keine Standardklauseln der fragegegenständlichen Art, da die Entwürfe der Verträge im Zuge der Vergabeverfahren jeweils projektspezifisch verhandelt und dann zum Gegenstand der finalen Angebote der Bieter gemacht werden.

69. Welche Refinanzierungsgewinne (z. B. durch Zinsrückgänge) wurden privatisiert?

Die in der Regel anteilige Finanzierung des Projekts wird durch die privaten Partner strukturiert und ist Bestandteil des finalen Angebots (Projektfinanzierung). Der öffentliche Auftraggeber stellt diesen Teil der Finanzierung weder bei noch wirkt er sonst daran mit und nimmt daher auch keinen Einfluss auf diesen Leistungsbestandteil, der vor allem und ganz vorrangig eine qualitätssichernde Funktion erfüllen soll und nach Kenntnis der Bundesregierung auch erfüllt. Soweit sich im Zuge des Projekts eine Gelegenheit zur Refinanzierung ergeben sollte, obliegt zunächst dem Privaten die Beurteilung, ob und mit welchem Aufwand eine Refinanzierung ökonomisch sinnvoll durchgeführt werden kann. Es existieren vertragliche Regelungen, nach denen der öffentliche Auftraggeber an Refinanzierungsgewinnen des Privaten partizipiert. Soweit die Voraussetzungen dafür vorliegen, kann der öffentliche Auftraggeber auch eine Refinanzierung vom privaten Partner verlangen.

70. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu den Einschätzungen des Bundesrechnungshofs, dass ÖPP-Projekte in den häufigsten Fällen unwirtschaftlich sind?

Der letzte ÖPP-Transparenzbericht der Bundesregierung (siehe auf Bundestagsdrucksache 20/8720) kam hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit von ÖPP zu dem Schluss, dass die Termintreue ein Herausstellungsmerkmal von ÖPP-Projekten darstellt. Die Erwartungen an die Wirtschaftlichkeit der Beschaffungsvariante ÖPP wurden in den betrachteten Fällen demnach überwiegend realisiert und so weit Kostensteigerungen festzustellen waren, fielen diese entweder geringfügig aus oder waren meist auf externe Einflüsse zurückzuführen, die auch bei einer anderen Form der Umsetzung kostensteigernd gewirkt hätten. Die für ÖPP-Projekte typische Risikoallokation hat sich größtenteils bewährt und wurde – wie

beispielsweise die Evolution von ÖPP-Vertragsmodellen bei Bundesfernstraßenprojekten zeigt – im Interesse sowohl des öffentlichen Auftraggebers wie auch der privaten Partner weiterentwickelt.

71. Welche Instrumente plant die Bundesregierung, für den Energie-Infrastrukturfonds einzusetzen (Eigenkapital, Mezzanine, Darlehen)?
72. Wie groß ist das Bundesbudget für den Fonds, und welches zusätzliche Privatkapital soll damit mobilisiert werden (Leverage-Ziel)?
73. Wer entscheidet über Investments (Rolle von KfW/BMF/BMWE, Gremien, Stimmrechte), welche Managementgebühren bzw. Erfolgsbeteiligungen sind vorgesehen (inklusive Obergrenzen), und wann sind erstes Closing und erste Investition geplant?
74. Sind Risikopuffer (First-Loss bzw. Garantien) vorgesehen, und wenn ja, welche (www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?produkt=HBS-009039)?
75. Sind Gemeinwohlbindungen (Netzentgelte, Wärme-Sozialtarife) vorgesehen, und wenn ja, welche (bitte nach Zeitplan und Governance aufschlüsseln)?
76. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung dazu vor, dass ÖPP in der Finanzierung der Energienetze aus wirtschaftlichen Gründen einer Finanzierung unter Hinzunahme privater Geldgeber vorzuziehen sind, da bei einer privaten Finanzierung beispielsweise die Netzentgelte deutlich höher ausfallen könnten (www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?produkt=HBS-009039)?

Die Fragen 71 bis 76 werden gemeinsam beantwortet.

Die genauen Instrumente des Energie-Infrastrukturfonds sind noch in der Konzeption. Sie sollen die Bedarfe für Eigenkapital, Mezzanine-Kapital und Fremdkapital zielgenau adressieren. Über das benötigte Bundesbudget für den Energie-Infrastrukturfonds wird auf Grundlage der Konzeption der genauen Instrumente entschieden. Auswirkungen auf Netzentgelte und Gemeinwohl werden bei der Konzeption berücksichtigt.

77. Plant die Bundesregierung Fonds zur Eigenkapitalentlastung kommunaler Wohnungsunternehmen, und wenn ja, wie werden Miet- bzw. Belegungsbindungen und Renditekappungen rechtssicher verankert?

Derzeit sind keine belastbaren Aussagen zu diesen Themen möglich. Überlegungen zu wohnungspolitischen Maßnahmen der Bundesregierung befinden sich noch in einem frühen Stadium.

78. Inwiefern wird die Bundesregierung sicherstellen, dass eine Finanzierung unter Hinzunahme privater Geldgeber die bessere Alternative zu einer öffentlichen Finanzierung darstellt?
79. Inwiefern wird die Bundesregierung in Bezug auf das einzelne Projekt prüfen, ob der Einsatz privaten Kapitals, insbesondere im Bereich Infrastruktur, allgemein Sicherheits- oder Wirtschaftsinteressen jeweils widerspricht und die schlechtere Finanzierungsalternative darstellt?

Die Fragen 78 und 79 werden gemeinsam beantwortet.

Vor Abschluss eines ÖPP-Vergabeverfahrens im Bereich der Bundesfernstraßen wird in einer abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (aWU) geprüft, ob das im Vergabeverfahren bestgereihte Angebot – in dem die privaten Finanzierungskosten berücksichtigt sind – mindestens ebenso wirtschaftlich ist wie eine konventionelle Realisierung der Maßnahme. Dabei werden gesamtwirtschaftliche Nutzenwirkungen, die auf die Entscheidung über die Beschaffungsvariante zurückzuführen sind, im Rahmen einer Nutzwertanalyse in die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einbezogen. Die Infrastruktur bleibt zudem dauerhaft und uneingeschränkt im Eigentum des Bundes.

