Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn (Dresden), Ekin Deligöz, Katharina Dröge, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/5705 –

Öffentlich-private Partnerschaften im Bereich der Bundesfernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit 2005 treibt die Bundesregierung die Privatisierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur über ÖPP-Projekte (ÖPP = öffentlich-private Partnerschaften) voran. Inzwischen wurden diverse ÖPP-Projekte für den Bau von Bundesfernstraßen realisiert, weitere befinden sich im Vergabeverfahren. Die Möglichkeiten der Ausweitung von ÖPP-Projekten sind durch Grundgesetz und durch einfachgesetzliche Regelungen eingeschränkt worden. Im Jahr 2017 wurde hierfür das Grundgesetz entsprechend angepasst.

Das Grundgesetz (GG) schreibt in Artikel 90 vor, dass der Bund alleiniger Eigentümer der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs ist. Eine Beteiligung Privater im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften ist für Streckennetze ausgeschlossen, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen. Das Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz – InfrGG) präzisiert diese Einschränkung für ÖPP-Projekte und stellt in § 5 Absatz 2 klar, dass die Einbeziehung Privater bei Planung, Bau, Betrieb und Erhalt von Bundesautobahnen oder sonstigen Bundesfernstraßen nur dann erfolgen darf, wenn sich der ÖPP-Vertrag auf einzelne Vorhaben mit einem Gesamtumfang von bis zu 100 Kilometern erstreckt. Gleichfalls dürfen mehrere Vorhaben nicht miteinander verbunden werden.

Aufgrund des Berichtes des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung – Information über die Entwicklung des Einzelplans 12 – vom 7. September 2018 bestehen erhebliche Zweifel daran, ob die Bundesregierung die Grenzen des Grundgesetzes und des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes einhält. Der Bundesrechnungshof stellt in seinem Bericht fest, dass durch die Realisierung eines vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geplanten ÖPP-Projektes an ein bereits umgesetztes Projekt eine Gesamtstrecke von mehr als 100 Kilometern entstehen würde. Diese sei nach dem Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen jedoch un-

tersagt. Laut Bericht des Bundesrechnungshofes ignorierte das BMVI die Empfehlung des Bundesrechnungshofes, das Projekt vor diesem Hintergrund nicht fortzusetzen, und plant weiter die Umsetzung des ÖPP-Projektes.

Die Fragesteller sind der Überzeugung, dass die Hinweise des Bundesrechnungshofes ernst zu nehmen sind und die grundgesetzlichen und einfachgesetzlichen Grenzen für ÖPP-Projekte durch die Bundesregierung eingehalten werden müssen.

1. Welche ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesautobahnen bestanden zum Zeitpunkt der Änderung von Artikel 90 GG am 1. Juni 2017, und welche ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesautobahnen wurden zu diesem Zeitpunkt geplant bzw. befanden sich in Prüfung, Vergabevorbereitung oder im Vergabeverfahren (bitte nach Bundesland geordnet mit Angabe der jeweiligen Länge der ÖPP-Betriebstrecke, der Neu- bzw. Ausbaustrecke, der Erhaltungstrecke, der Streckenkilometer sowie Abschnittsbezeichnung von Beginn und Ende der Betriebstrecke sowie Neu- bzw. Ausbaustrecke, der Erhaltungstrecke und jeweiligem Projekt- und Investitionsvolumen aufschlüsseln)?
2. Welche ÖPP-Vertragsmodelle waren zu diesem Zeitpunkt für die sich in Prüfung, Planung, Vergabevorbereitung oder im Vergabeverfahren befindlichen ÖPP-Projekte vorgesehen, und welche Vertragsmodelle lagen zu diesem Zeitpunkt bei den bestehenden ÖPP-Projekten jeweils konkret vor (A-Modell, F-Modell, V-Modell, Funktionsbauverträge oder sonstige neuartige Vertragsmodelle mit einem langfristigen Charakter und einer Integration von Neubau bzw. Ausbau, Betrieb und/oder Erhaltung)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Projektbezeichnung	Status	ÖPP-Modell	Neu-/Ausbaustrecke	Betriebs-/Erhaltungstrecke	Gepl. Gesamtausgaben
<i>Baden-Württemberg</i>					
A 5 AS Offenburg – Malsch	läuft	A-Modell	km 660,010 – km 701,500	km 641,200 – km 700,910	666.824 T€
A 6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg	läuft	V-Modell	km 594,711 – km 605,500 ; km 624,000 – km 639,300	km 593,375 – km 640,600	1.360.232 T€
<i>Bayern</i>					
A 8 Augsburg/West – München/Allach	läuft	A-Modell	km 15,450 – km 53,887	A 8: km 7,440 – km 54,000 A 99: km 100,000 – km 104,691	844.581 T€
A 8 Ulm/Elchingen – Augsburg/West	läuft	A-Modell	km 94,847 – km 53,887	km 111,393 – km 54,000	1.348.756 T€
A 94 Forstinning – Markt	läuft	V-Modell	ca. 33 km Neubau (noch keine Betriebskilometrierung)	km 21,150 – km 27,150 ; km 73,975 – km 112,150 sowie Neubaustrecke	1.161.103 T€
A 3 AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried	in Vergabe	V-Modell	geplant ca. 71 km	geplant ca. 76 km	2.100.000 T€

Projektbezeichnung	Status	ÖPP-Modell	Neu-/Ausbaustrecke	Betriebs-/Erhaltungsstrecke	Gepl. Gesamtausgaben
<i>Brandenburg</i>					
A 10/A 24 AS Neuruppin – AD Pankow	in Vergabe	V-Modell	A 10: km 157,400 – km 187,135 A 24: km 204,675 – km 233,900	A 10: km 153,869 – km 187,135 A 24: km 204,675 – km 236,921	1.414.337 T€
<i>Hamburg/Schleswig-Holstein</i>					
A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm	läuft	V-Modell	km 84,235 – km 149,330	km 90,490 – km 149,330	1.478.250 T€
<i>Hessen</i>					
A 49 AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar	Vorbereitung	V-Modell	geplant ca. 31 km	geplant ca. 62 km	1.100.000 T€
<i>Niedersachsen</i>					
A 1 AK Bremen – AD Buchholz	läuft	A-Modell	km 27,000 – km 99,502	km 31,289 – km 96,906	990.962 T€
A 7 AS Göttingen – AS Bockenem	läuft	V-Modell	km 221,000 – km 250,170	km 207,834 – km 267,750	925.871 T€
<i>Nordrhein-Westfalen</i>					
A 1/A 30 Münster – AK Lotte/Osnabrück – Rheine-Nord	Vorbereitung	V-Modell	geplant ca. 37 km	geplant ca. 91 km	1.300.000 T€
<i>Rheinland-Pfalz</i>					
A 61 LGr. RP/BW – Worms	Vorbereitung	V-Modell	geplant ca. 31 km	geplant ca. 57 km	800.000 T€
<i>Thüringen</i>					
A 4 Herleshausen (LGr. TH/HE) – Gotha	läuft	A-Modell	km 256,000 – km 280,500	km 238,500 – km 283,200	673.962 T€
A 9 LGr. TH/BY – AS Lederhose	läuft	V-Modell	km 205,000 – km 224,000	km 196,600 – km 243,100	407.619 T€
A 4 AS Bucha – AS Gotha	Vorbereitung	E-Modell	–	geplant ca. 59 km	1.000.000 T€

Die weiteren in der zweiten Staffel und Neuen Generation enthaltenen ÖPP-Projekte (A 6 AK Weinsberg – AK Feuchtwangen/Crailsheim, A 8 Rosenheim – Bundesgrenze Deutschland/Österreich, A 26 Hamburg (A 1) – Rübke, A 57 AK Köln/Nord – AK Moers, A 44 Diemelstadt – AD Kassel-Süd und A 20 Elbquerung), die nicht in der Tabelle aufgeführt sind, befinden sich in sehr frühen Phasen der Projektentwicklung, so dass zum aktuellen Zeitpunkt keine belastbare Aussage zum jeweiligen Projektzuschnitt getroffen werden kann.

3. Haben sich bezüglich der in den Fragen 1 und 2 erfragten geplanten und bestehenden ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesautobahnen im Zeitraum zwischen Zeitpunkt der Änderung von Artikel 90 GG am 1. Juni 2017 und dem 31. Oktober 2018 Veränderungen ergeben, und wenn ja, welche konkreten Änderungen wurden hier zu welchem Zeitpunkt vorgenommen, und welche konkreten Gründe haben für diese Veränderungen vorgelegen (bitte für jedes Projekt separat angeben)?
4. Inwiefern waren diese Umplanungen durch den im Juni 2017 geänderten Artikel 90 GG und/oder das Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (InfrGG, insbesondere § 5 Absatz 2) bedingt?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Erhaltungsprojekt auf der A 4 in Thüringen wird nicht weiter verfolgt. Die Umplanungen und Anpassungen im Zuge der Projektentwicklung waren nicht durch die Änderung des Artikels 90 GG oder des InfrGG bedingt.

5. Über welche Streckenlänge in Kilometer verfügen die Bundesautobahnnetze der einzelnen Bundesländer und wie hoch ist der jeweilige prozentuale Anteil von bestehenden als auch geplanten ÖPP-Projekten (Länge der Betriebsstrecken) an der Streckenlänge des Bundesautobahnnetzes im jeweiligen Bundesland?
6. Wie lang ist derzeit das gesamte bestehende Netz der Bundesautobahnen?
7. Wie groß ist der prozentuale Streckenanteil aller bestehenden ÖPP-Projekte (Länge der Betriebsstrecken) am bestehenden Bundesautobahnnetz?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Streckenlänge der BAB-Netze in den Ländern, des Gesamtnetzes und der jeweiligen Anteile der ÖPP-Projekte sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt.

Bundesland	Streckenlänge in km	Anteil der laufenden bzw. in Vergabe oder Vergabevorbereitung befindlichen ÖPP-Projekte
Baden-Württemberg	1.054	A 5 AS Offenburg – Malsch: 5,7 % A 6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg: 4,5 %
Bayern	2.515	A 8 Augsburg/West – München/Allach: 2,1 % A 8 Ulm/Elchingen – Augsburg/West: 2,3 % A 94 Forstinning – Markt: 3,1 % A 3 AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried: 3,0 %
Berlin	77	
Brandenburg	806	A 10/A 24 AS Neuruppin – AD Pankow: 8,1 %
Bremen	80	
Hamburg	81	A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm: 6,5 %
Hessen	984	A 49 AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar: 6,3 %
Mecklenburg-Vorpommern	578	
Niedersachsen	1.444	A 1 AK Bremen – AD Buchholz: 4,5 % A 7 AS Göttingen – AS Bockenem: 4,2 %
Nordrhein-Westfalen	2.224	A 1/A 30 Münster – AK Lotte/Osnabrück – Rheine-Nord: 4,1 %
Rheinland-Pfalz	877	A 61 LGr. RP/BW – Worms: 6,5 %
Saarland	240	
Sachsen	567	
Sachsen-Anhalt	416	
Schleswig-Holstein	545	A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm: 9,9 %
Thüringen	521	A 4 Herleshausen (LGr. TH/HE) – Gotha: 8,5 % A 9 LGr. TH/BY – AS Lederhose: 9,0 %
Summe	13.009	4,9 % (laufende ÖPP-Projekte)

8. Wie lang wird das gesamte Netz der Bundesautobahnen nach Planungen des BMVI nach Abschluss der geplanten ÖPP-Projekte voraussichtlich sein?
9. Wie lang wird das gesamte Netz der Bundesautobahnen gemäß den Planungen des BMVI nach Abschluss der geplanten ÖPP-Projekte inklusive der bis dahin nicht mit dem ÖPP-Ansatz durchgeführten Neubaumaßnahmen voraussichtlich sein?
10. Wie groß wird der prozentuale Streckenanteil aller ÖPP-Projekte (Länge der Betriebsstrecken) nach Abschluss der gegenwärtig geplanten ÖPP-Projekte am Bundesautobahnnetz sein?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Netz der Bundesautobahnen wird unter der Annahme der Realisierung aller BAB-Neubauprojekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 bis zum Jahr 2030 eine Gesamtlänge von rd. 13 900 km – unabhängig von der Beschaffungsvariante – aufweisen. Dann würde der Anteil der ÖPP-Projekte 6,6 Prozent betragen.

Bezüglich der weiteren in der zweiten Staffel und Neuen Generation enthaltenen ÖPP-Projekte, die nicht in der Tabelle aufgeführt sind, wird auf die Antwort zu Frage 1 und 2 verwiesen.

11. Wie erklärt die Bundesregierung die Diskrepanz zwischen der Antwort des BMVI auf die Schriftliche Frage 76 des Abgeordneten Stephan Kühn, das Vergabeverfahren des A4 AS Gotha – Landesgrenze TH/SN (TH) werde voraussichtlich im Laufe des Jahres 2019 bzw. 1. Halbjahres 2020 eingeleitet werden, und der aktuellen Mitteilung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) vom 19. Oktober 18 (Antwortschreiben der Parlamentarischen Staatssekretärin Bettina Hagedorn an den Abgeordneten Sven-Christian Kindler, DOK 2018/0848706), dass dieses Projekt nun doch nicht mehr als ÖPP-Projekt weiterverfolgt wird?

Die genannten Auskünfte beziehen sich auf den jeweils aktuellen Planungs- und Kenntnisstand. Zum Zeitpunkt der Beantwortung der Schriftlichen Frage 76 des Abgeordneten Stephan Kühn auf Bundestagsdrucksache 19/3847 und der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 79 des Abgeordneten Sven-Christian Kindler lagen auf Bundestagsdrucksache 19/4734 die Ergebnisse der Markterkundung zum Erhaltungsprojekt A 4 in Thüringen noch nicht vor.

12. Bis zu welchem konkreten Zeitpunkt hat das BMVI geplant, die Erhaltungsmaßnahmen auf der A4 (AS Gotha – Landesgrenze Thüringen/Sachsen) im Rahmen eines ÖPP-Ansatzes in der seit einigen Jahren angekündigten Weise zu realisieren?

Die Entscheidung, dass das Erhaltungsprojekt A 4 nicht weiterverfolgt wird, wurde der Auftragsverwaltung Thüringen nach Abschluss und Auswertung der Markterkundung im Oktober 2018 mitgeteilt.

13. In welcher Form, in welchem Umfang (bitte einzelne Bestandteile der Prüfung auflisten) und in welchem Zeitraum (bitte exaktes Datum des Beginns und exaktes Datum des Endes des Verfahrens benennen) fand durch welche Akteure oder beauftragte Dritte das „Markterkundungsverfahren“ statt, das das BMVI im Artikel in „ZEIT ONLINE“ vom 1. November 2018 (www.zeit.de/mobilitaet/2018-10/privatisierung-autobahnen-verkehrsministerium-rechnungshof-rechtsverstoess/komplettansicht) als Grundlage für die Nichtrealisierung des A4-ÖPP-Projektes benennt, und welche Finanzmittel wurden hierfür aus welchen Haushaltstiteln verwendet?

Die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH hat als Beauftragte des Freistaats Thüringen vom 13. Juli 2018 bis zum 6. September 2018 eine Markterkundung durchgeführt. Für die Vorbereitung und Auswertung der Markterkundung wurden die VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH sowie externe Fachberater hinzugezogen. Eine Aussage bezüglich der für die Markterkundung aufgewendeten Finanzmittel ist erst nach Abschluss der Abrechnungsvorgänge möglich.

14. Welche finanziellen und personellen Ressourcen wurden bisher durch die Bundesregierung oder nachgelagerte Behörden sowie die Auftragsverwaltung der Länder insgesamt zur Vorbereitung des ÖPP-Projektes A4 eingesetzt, und welche externen Leistungen und/oder Beratungen wurden hierfür in welchem Umfang in Auftrag gegeben (bitte nach Jahren und konkreten Aufwendungen sowie Haushaltsmitteln differenziert darstellen)?
15. Sind nach der Änderung von Artikel 90 GG im Juni 2017 Personalressourcen des BMVI, nachgeordneter Behörden, Personal der Auftragsverwaltungen der Länder oder Haushaltsmittel aus dem Bundeshaushalt (z. B. für externe Beratung, Sachverständige, Gutachter) eingesetzt worden, um die Planungen zur Anwendung des ÖPP-Ansatzes bei dem A4-Projekt fortzuführen, und wenn ja, in welchem Umfang?
16. In welchem Umfang ist dies zwischen dem Zeitpunkt der Änderung von Artikel 90 GG am 1. Juni 2017 und dem 13. Juli 2017, dem Tag der Verkündung der Grundgesetzänderung inklusive Artikel 90 GG, bzw. nach dem 14. August 2017 (Tag der Verkündung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes) erfolgt?

Die Fragen 14 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vom BMVI und vom Freistaat Thüringen bis zum 31. Oktober 2018 abgerechneten Ausgaben für externe Beratungsleistungen (enthalten sind auch Ingenieursleistungen und Bestandsuntersuchungen) im Zusammenhang mit dem Erhaltungsprojekt A 4 sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt.

	Bund	Freistaat Thüringen
2016	-	235.248 Euro
2017	-	283.422 Euro
2018	53.382 Euro	133.500 Euro
Summe	53.382 Euro	652.170 Euro

17. Warum und in welcher Form sind nach der Änderung von Artikel 90 GG im Juni 2017 noch die Planungen zur Anwendung des ÖPP-Ansatzes für die Erhaltungsmaßnahmen auf der A4 vorangetrieben worden?
18. Vertritt das BMVI die Position, dass die in Artikel 90 Absatz 2 Satz 5 GG enthaltenen Vorgaben einer Realisierung der vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen auf der A4 der Anwendung des ÖPP-Ansatzes nicht entgegenstehen, und wenn ja, aus welchen Gründen, und wenn nein, warum wurden die Planungen der Anwendung des ÖPP-Ansatzes bei der A4 nicht umgehend eingestellt?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Verstoß gegen Artikel 90 Absatz 2 Satz 5 GG ist nicht gegeben, da die verfassungsrechtlichen Vorgaben eingehalten werden.