

**Berichtsbitten des Abg. Perli aus dem Berichterstattergespräch am 26.10.2020
zum HH 2021 – Einzelplan 12**

Berichte Nr. 01-22 - Kap. 1201

Titel 682 12 – Verwaltungsausgaben der „Die Autobahn GmbH des Bundes“

Frage Nr. 01:

Welche bisherigen Ausgaben (bitte entfallene Titel angeben mit dem Ansatz 2019) werden mit diesem Titel abgedeckt?

Antwort:

Mit dem Titel 682 12 „Verwaltungskosten der Die Autobahn GmbH des Bundes“ werden ab 2021 folgende Titel mit folgenden Ansätzen abgedeckt:

| Titel | SOLL 2019 1.000 € | IST 2019 1.000 € | SOLL 2020 1.000 € |
|--------|----------------------|---------------------|----------------------|
| 521 11 | 584.813 | 661.956 | 631.000 |
| 811 12 | 35.000 | 44.087 | 35.000 |
| 812 13 | 25.000 | 26.405 | 25.000 |
| Gesamt | 644.813 | 732.448 | 691.000 |

Frage Nr. 02:

Sind Sondereffekte wegen der Gründung der Autobahn GmbH enthalten? Wenn ja, welche sind das und welche Kosten verursachen diese?

Antwort:

Nein.

Frage Nr. 03:

Inwiefern erhöhen sich für den Bund die Ausgaben für Planung und Bau durch die Übertragung auf die Autobahn GmbH im Vergleich zur bisherigen Auftragsverwaltung durch die Länder?

Antwort:

Die Planungskosten für die Bundesautobahnen, die bisher von den Ländern getragen wurden, sind dem Bund nicht umfassend bekannt. Inwieweit ab 2021 überhaupt ein monetärer Abgleich zwischen den Planungskosten der Auftragsverwaltung und der dann zuständigen neuen Bundesverwaltung möglich sein wird, lässt sich derzeit nicht belastbar abschätzen.

Die Bauausgaben für die Bundesautobahnen wurden auch im Rahmen der bisherigen Auftragsverwaltung durch den Bund getragen. Insofern erhöhen sich die Bauausgaben für den Bund durch die Übertragung der Aufgabe auf die Autobahn GmbH des Bundes nicht.

Frage Nr. 04:

Wie hoch war die Erstattung des Bundes für Planungsleistungen der Länder im Jahr 2019 insgesamt und getrennt jeweils für Autobahnen und Bundesstraßen?

Antwort:

Das „Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßenvermögensgesetz BStrVermGB)“ regelt eine Beteiligung des Bundes an den Kosten der Auftragsverwaltung für Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht im Bundesfernstraßenbau entstehen. Eine Vollkostenerstattung ist damit nicht intendiert. Die für das Jahr 2019 gezahlten Zweckausgabenpauschalen (ZAP) beliefen sich in Summe auf rund 473 Mio. Euro, davon im Bereich der Bundesautobahnen auf rund 318 Mio. Euro.

Frage Nr. 05:

Für welche Bundesländer übernimmt der Bund 2021 auch die Aufgaben für die Bundesstraßen (Art. 90 Abs. 4 GG)?

Antwort:

Der Bund übernimmt auf Antrag der Länder Hamburg, Bremen und Berlin die im Gebiet des jeweiligen Landes gelegenen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes mit Wirkung zum 01.01.2021 in Bundesverwaltung.

Frage Nr. 06:

Wie hat sich die Übernahme der Verantwortung des Bundes für die Bundesautobahnen in den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein ab 1.1.2020 bewährt?

Antwort:

Die Niederlassung Nord der Autobahn GmbH des Bundes nimmt seit dem 01.01.2020 gemäß § 10 Abs. 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG) die Aufgaben Planung und Bau der Bundesautobahnen und übertragenen Bundesstraßen in Hamburg und Schleswig-Holstein

vorzeitig wahr. Hamburg und Schleswig-Holstein haben dazu am 17.12.2019 eine Wahrnehmungsvereinbarung mit der Autobahn GmbH des Bundes abgeschlossen, die insbesondere die vorzeitige Aufgabenwahrnehmung bei Planung und Bau sowie den vorgezogenen Personal- und Sachmittelübergang regelt.

Nach fast 10 Monaten Tätigkeit der Pilotregion Nord steht insgesamt fest, dass der Transformationsprozess der Bauprojekte von den Auftragsverwaltungen Hamburg und Schleswig-Holstein zur Niederlassung Nord durchweg positiv verlaufen ist. Sämtliche Prozessketten konnten zeitnah nach dem Übergang absolviert werden. Durch den Aufbau der Pilot-Niederlassung Nord, die praktizierte Bearbeitung der Prozessketten und den vorhandenen Querschnittsbereich wurden positive Vorarbeiten für den Transformationsprozess der gesamten Autobahn GmbH des Bundes zum 01.01.2021 getätigt.

Die Projekte der Niederlassung Nord konnten im Wesentlichen reibungslos von den beiden Auftragsverwaltungen übernommen und nahtlos fortgesetzt werden. Von den ca. 30 Projekten der Wahrnehmungsvereinbarung werden alle Projekte erfolgreich vorangetrieben. Darüber hinaus wurden auch neue Projekte begonnen.

Frage Nr. 07:

Welche Länder haben einen Antrag gestellt, die Aufgaben der Planfeststellung und Plangenehmigung für Bundesfernstraßen weiterhin selber durchzuführen (Art. 143e Abs. 3 GG), welchen wurde stattgegeben und welche Erstattungsregeln gelten dafür und wie unterscheiden sich diese von dem Zustand, der bis Ende 2020 gegolten hat?

Antwort:

Auf Antrag der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Hessen und Hamburg verbleibt die Planfeststellung und Plangenehmigung auch nach dem 01.01.2021 weiterhin in den jeweiligen Landesverwaltungen. Das jeweilige Land trägt weiterhin seine Kosten.

Frage Nr. 08:

Trifft es zu, dass für Außenstellenleiter der Autobahn-GmbH das Gehaltsniveau B2 vorgesehen ist? Wenn ja, werden vergleichbare Stellen wie die Leitungsposten der WSV-Dienststellen, die aktuell nur A16 erhalten, entsprechend aufgewertet?

Antwort:

Der Dienstposten eines Außenstellenleiters bietet auf der Grundlage der vorliegenden Dienstpostenbewertung bei Vorliegen der persönlichen und haushälterischen Voraussetzungen Aufstiegsmöglichkeiten bis zur Besoldungsgruppe B 2 BBesO. Eine Aufwertung der Leitungsposten der WSV-Dienststellen ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen.

Titel 746 22 – Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung (Bundesstraßen)

Frage Nr. 09:

Für wie viele Kilometer Bundesstraße gibt es Anträge auf Ausbau? Gibt es einen Antragsstau, oder decken die Mittel den Bedarf?

Antwort:

Die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung bzw. für die drei Stadtstaaten ab dem Jahr 2021 die Autobahn GmbH des Bundes planen, bauen und betreiben die Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Hierzu erhalten die Ländern bei Titel 746 22 zu Jahresbeginn einen den angemeldeten Bedarf deckenden Verfügungsrahmen (Soll). Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass die veranschlagten Mittel (Soll) den Bedarf (Ist-Ausgaben) abgedeckt haben:

| Jahr | Sollansatz | Ist-Ausgaben |
|------|------------|--------------|
| | Mio. € | Mio. € |
| 2016 | 98 | 64,5 |
| 2017 | 98 | 69,3 |
| 2018 | 98 | 69,3 |
| 2019 | 98 | 85,1 |
| 2020 | 99 | |

Weiterer Anträge bedarf es nicht, allerdings werden Maßnahmen mit Kosten größer 5 Mio. € einzeln in den Straßenbauplan eingestellt.

Frage Nr. 10:

Wie viele Kilometer Radwege wurden in den letzten fünf Jahren jeweils gebaut?

Antwort:

Die nachfolgende Tabelle stellt die fertiggestellten Radwege (in km) der letzten fünf Jahre dar:

| Jahr | Fertiggestellte Radwege |
|------|-------------------------|
| | km |
| 2015 | 236 |
| 2016 | 131 |
| 2017 | 153 |
| 2018 | 150 |
| 2019 | 159 |

Frage Nr. 11:

Welcher Anteil an Radwegen an Bundesstraßen ist gegenüber dem Ist-Stand von 40,4% (BT-Drs. 19/23200, Antwort auf Frage 3) angestrebt und bis wann?

Antwort:

Um auf das Ziel „Vision Zero“ (null Verkehrstote) auch beim Radverkehr an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes hinzuwirken und das zunehmende Radverkehrsaufkommen weiterhin zu stärken, wurden die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ in Zusammenarbeit mit den Ländern überarbeitet und im April diesen Jahres bekannt gegeben. Diese sehen vor, dass die im Auftrag des Bundes tätigen Straßenbauverwaltungen der Länder bei Neu- und Ausbau von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes immer prüfen, ob eine geeignete Führung des Radverkehrs im Nahbereich der Bundesstraße besteht. Falls nicht, soll ein begleitender Radweg an der Bundesstraße gebaut werden. Den Verzicht hierauf hat die Straßenbauverwaltung zukünftig zu begründen.

Die neuen Grundsätze geben die Möglichkeit, auch bei vorhandenen, nicht zum Um- und Ausbau vorgesehenen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes bei Bedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit die Anlage eines Radweges zu planen und zu bauen.

Darüber hinaus liegt der Fokus nicht auf dem grundsätzlichen Neubau von Radwegen, sondern auf der sicheren Führung des Radverkehrs, die auch an der Bundesstraße oder auf vorhandenen, anderen Straßen und Wegen im Nahbereich der Bundesstraßen gewährleistet sein kann.

Zu berücksichtigen ist, dass nach dem Bau von Ortsumgehungen der Radverkehr weiterhin in der Ortsdurchfahrt geführt und die Ortsumgehung i. d. R. nicht mit Radwegen ausgestattet wird. Da zudem an topografisch ungünstigen Bundesstraßenabschnitten ein Radwegebau nicht sinnvoll ist, werden nicht alle Bundesstraßen begleitende Radwege erhalten.

Titel 891 11 – Investitionen der „Die Autobahn GmbH des Bundes“ und Übersichten – Teil X: ÖPP-Projekte

Frage Nr. 12:

Welche bisherigen Ausgaben (bitte entfallene Titel angeben mit dem Ansatz 2019) werden mit diesem Titel abgedeckt?

Antwort:

Mit dem Titel 891 11 „Investitionen der Die Autobahn GmbH des Bundes“ werden folgende Titel mit folgenden Ansätzen abgedeckt:

| Titel | SOLL 2019 1.000 € | IST 2019 1.000 € | SOLL 2020 1.000 € |
|--------|----------------------|---------------------|----------------------|
| 711 12 | 23.000 | 37.295 | 35.000 |
| 712 12 | 6.300 | 4.875 | 7.000 |
| 741 11 | 1.489.934 | 936.612 | 1.359.554 |

| | | | |
|--------|-----------|-----------|-----------|
| 741 31 | 320.150 | 199.651 | 230.000 |
| 741 32 | 2.323.265 | 2.845.546 | 2.947.134 |
| 742 11 | 140.000 | 112.345 | 100.000 |
| 821 11 | 80.000 | 81.807 | 80.000 |
| 821 31 | 12.000 | 9.594 | 11.000 |
| 823 11 | 568.482 | 599.408 | 558.645 |
| Gesamt | 4.963.131 | 4.827.133 | 5.328.333 |

Frage Nr. 13:

Warum wird nicht mehr getrennt ausgewiesen, was Erhalt und was Bau ist?

Frage Nr. 14:

Wieviel von den 5,5 Mrd. € werden jeweils für Erhalt, für Bau und ggf. etwas anderes (bitte einzeln auflisten) eingesetzt? Sind die im Kompendium (S. 26) genannten 4,5 Mrd. € für Erhaltung verbindlich für die Autobahn-GmbH?

Antwort:

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die geplante Aufteilung der Investitionen soll als Erläuterung zum Titel 891 11 „Investitionen der Die Autobahn GmbH des Bundes“ im Bundeshaushalt dargestellt werden.

Darüber hinaus wird die mittelfristige Aufteilung der Investitionen auf die verschiedenen Ausgabebereiche im Finanzierungs- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH des Bundes dargestellt werden, der den für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüssen des Deutschen Bundestages zur Zustimmung vorzulegen ist (§ 8 Absatz 1 InfrGG).

Die Investitionen teilen sich auf die folgenden Kostenarten auf:

| Zweckbestimmung | SOLL 2021 1.000 € |
|----------------------------------|------------------------------|
| Bedarfsplanmaßnahmen | 2.135.692 |
| Erhaltung | 2.980.349 |
| Sonstige Investitionen | 383.000 |
| <i>davon Um- und Ausbau</i> | <i>100.000</i> |
| <i>davon Lärmschutzmaßnahmen</i> | <i>41.000</i> |
| <i>davon Hochbauten</i> | <i>42.000</i> |
| <i>davon Rastanlagen</i> | <i>100.000</i> |
| <i>davon Fernmelde/SWIS-</i> | <i>20.000</i> |

| | |
|--|------------------|
| <i>Anlagen</i> | |
| <i>davon Verkehrsbeeinflussungsanlagen</i> | 40.000 |
| <i>davon Tunnelnachrüstung</i> | 40.000 |
| Zusammen | 5.499.041 |

Frage Nr. 15:

Wie werden der im Bundesverkehrswegeplan 2030 formulierte Anspruch des Vorranges von Erhaltung vor Neu- und Ausbau sowie die parlamentarische Kontrolle des operativen Geschäfts der Autobahn GmbH sichergestellt?

Antwort:

Die Umsetzung der Ziele des Bundesverkehrswegeplans wird in Bezug auf die Bundesautobahnen insbesondere durch den Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) der Autobahn GmbH des Bundes sichergestellt. Die Autobahn GmbH des Bundes hat gemäß dem Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG) nach Maßgabe des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen einen Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung aufgestellt. Der FRP bedarf der Zustimmung der für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages.

Der FRP wird für einen Zeitraum von regelmäßig jeweils fünf Jahren aufgestellt. Der Betrachtungszeitraum des ersten FRP umfasst somit die Jahre 2021 bis 2025. Im FRP werden nach Maßgabe des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen alle Investitionen in die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung abgebildet. Darunter fallen die Investitionsbedarfe für den Aus- und Neubau, den Ersatz und die Erhaltung der Bestandsnetze sowie sonstige Investitionen.

Frage Nr. 16:

Wurde schon ein Finanzierungs- und Realisierungsplan erstellt und wenn nicht, wann soll es ihn geben? Wann soll er im Verkehrs- und Haushaltsausschuss beraten und bestätigt werden (§ 8 Abs. 1 InfrGG)?

Antwort:

Die Abstimmungen zum Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) laufen derzeit. Nach Behandlung des FRP im Aufsichtsrat der Autobahn GmbH des Bundes soll der Finanzierungs- und Realisierungsplan in den nächsten Wochen den für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüssen des Deutschen Bundestages zugeleitet werden.

Frage Nr. 17:

Ist der Rechtsstreit mit der ÖPP-Betreibergesellschaft A1 mobil GmbH & Co. KG rechtskräftig abgeschlossen?

Antwort:

Nein. Das OLG Celle hat die Berufung der A1 mobil GmbH gegen das die Klage vollumfänglich abweisende Urteil des LG Hannover zurückgewiesen und die Revision nicht zugelassen. Dagegen hat die Klägerin Nichtzulassungsbeschwerde zum BGH erhoben, über die der BGH noch nicht entschieden hat.

Frage Nr. 18:

Zu welchen ÖPP-Projekten gibt es laufende Gerichts- oder Schlichtungsverfahren (bitte Projekte einzeln mit Verfahrenstyp und Beginn des Verfahrens auflisten)?

Antwort:

Im ÖPP-Projekt A 94, Forstinning – Markt läuft eine Schlichtung, eingeleitet durch Schriftsatz des Auftragnehmers vom 18.10.2019. Im ÖPP-Projekt A 7, AS Göttingen – AS Bockenem läuft eine Schlichtung, eingeleitet durch Schriftsatz des Auftragnehmers vom 17.09.2020.

Frage Nr. 19:

Wie erklären sich die starken Gesamtkostensteigerungen zwischen dem Soll im Haushalt 2020 und dem im Haushalt 2021 bei A 3 (AK Fürth/Erlangen-AK Biebelried), A 49 (AD Ohmtal (A 5)-AS Fritzlar), A 1 (AK Bremen-AD Buchholz), A 9 (Landesgrenze Thüringen/Bayern-AS Lederhose), A 6 (Wiesloch/Rauenberg-AK Weinsberg) und A 7(AD Hamburg/Nordwest-AD Bordsesholm)?

Antwort:

Sofern in der Frage die Entwicklung der voraussichtlichen Gesamtausgaben gemeint ist, wird darauf hingewiesen, dass die Vergabeverfahren der ÖPP-Projekte A 3 und A 49 erst im Jahr 2020 abgeschlossen wurden. Die im Bundeshaushalt 2020 für diese ÖPP-Projekte ausgewiesenen voraussichtlichen Gesamtkosten wurden vor Einleitung der jeweiligen Vergabeverfahren prognostiziert. Im Bundeshaushalt 2021 ist nunmehr die ÖPP-Vergütung auf Grundlage der in den Vergabeverfahren ermittelten Wettbewerbsangeboten veranschlagt. Bei den ÖPP-Projekten A 3 und A 49 haben sich gegenüber der ursprünglichen, für die jeweilige vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgten Kostenermittlung insbesondere bei den Baukosten aufgrund der Anpassung des Leistungsumfangs an den finalen Projektgegenstand sowie an die weiter fortgeschrittene Planung und der außerordentlichen Baupreisentwicklung der letzten Jahre Veränderungen ergeben. Die Kostensteigerung im ÖPP-Projekt A 9 erklärt sich durch die Beseitigung von Schäden der Bestandstrecke, deren Kosten gemäß Projektvertrag der Auftraggeber trägt.

Die Kostensteigerung im ÖPP-Projekt A 6 ist durch vergütete Mehrkostenforderungen geringeren Umfangs begründet. Beim ÖPP-Projekt A 7, AD Hamburg/Nordwest – AD Bordesholm, resultiert sie aus einer Ergänzungsvereinbarung, in der insbesondere ein angepasster Fertigstellungstermin für den südlichen Projektabschnitt (Tunnel Schnelsen) und die Folgen aus erhöhten Sicherheitsanforderungen für ein erfolgreiches Zusammenspiel von Sicherheitselementen der zukünftigen Tunnelkette der Hamburger Deckel Schnelsen, Stellingen und Altona entlang der A7 einschließlich Elbtunnel vertraglich vereinbart wurden.

Bei dem ÖPP-Projekt A 1 ist gegenüber dem Bundeshaushalt 2020 eine Reduzierung der voraussichtlichen Gesamtausgaben erfolgt.

Frage Nr. 20:

Die Gesamtkosten für die ÖPP "A 49 AS Fritzlar – AD Ohmtal" wurden in einer Antwort der Bundesregierung vom 19.08.2020 mit 1,45 Milliarden € angegeben (<https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/217/1921747.pdf>), im Entwurf des Bundeshaushalts vom 23.09.2020 mit 1,428 Milliarden. Haben sich die Kosten innerhalb eines Monats reduziert oder beziehen sich die Summen auf unterschiedliche Leistungen?

Antwort:

In der Antwort der Bundesregierung vom 19.08.2020 wurden die voraussichtlichen Gesamtausgaben des ÖPP-Projektes A 49 auf Grundlage des im Vergabeverfahren obsiegenden Angebotes angegeben. Am 21.08.2020 wurden die Finanzierungsverträge im Rahmen des sogenannten Financial Close abgeschlossen. Durch Referenzzinssatzänderungen zwischen dem Zeitpunkt der Angebotslegung des endgültigen Angebots und dem Financial Close haben sich die voraussichtlichen Gesamtausgaben reduziert.

Frage Nr. 21:

Wie erklärt es sich, dass für die ÖPP A3 AK Fürth/Erlangen-AK Biebelried laut Projektdatenblatt eine Anschubfinanzierung von 750 Mio. € erfolgt (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oepp-projektdatenblatt-a3.pdf?__blob=publicationFile), obwohl im Haushalt für 2021 nur 265 Mio. € ausgewiesen sind? In welchen Tranchen erfolgt die Anschubfinanzierung?

Antwort:

Die in ÖPP-Projekten vorgesehene Anschubfinanzierung ist an das Erreichen vertraglich festgelegter Bausolls gekoppelt. Insgesamt beläuft sich die Anschubfinanzierung im ÖPP-Projekt A 3 auf rd. 750 Mio. € netto (900 Mio. € brutto), die über die Bauphase in mehreren Abschlüssen ausgezahlt wird. Die Anschubfinanzierung ist vollständig in der Ausgabenplanung des ÖPP-Projektes A 3 berücksichtigt. Die Aufteilung der Anschubfinanzierung ist Bestandteil des Ange-

botes des privaten Auftragnehmers und wird zum Schutz der Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse des privaten Partners nicht öffentlich zugänglich gemacht.

Frage Nr. 22:

Bei welchen ÖPP kamen bisher Projektanleihen zum Einsatz und wo sowie in welcher Höhe wurden Anleihen platziert? Was sind jeweils Zinssatz und Laufzeit der Anleihen?

Antwort:

| ÖPP-Projekt | Platzierung | Höhe | Zinssatz/Coupon | Laufzeit |
|--|---|--------------|--|-----------------|
| A 7, Hamburg/Nordwest – AD Bordesholm | Privatplatzierung <i>Financial Close am 26.08.2014</i> | 429,1 Mio. € | 2,957 % | 29 Jahre |
| A 6, AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg | Privatplatzierung <i>Financial Close am 12.12.2016</i> | 57 Mio. € | n/a* | 30 Jahre |
| A 10/A 24, AS Neuruppin – AD Pankow | Privatplatzierung <i>Financial Close am 15.02.2018</i> | 203 Mio. € | Marge im unteren Bereich von 100 bps. über EURIBOR | 29 Jahre |
| A 3, AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried | Privatplatzierung <i>Financial Close am 07.04.2020</i> | 350 Mio. € | Marge im unteren Bereich von 100 bps. über EURIBOR | 30 Jahre |
| A 49, AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar | Privatplatzierung <i>Financial Close am 25.08.2020</i> | 208 Mio. € | n/a* | 30 Jahre |

* Finanzierungsdetails sind nicht öffentlich verfügbar.