

## Zusammenfassung KA Linke „Öffentlich-private Partnerschaften bei Bundesautobahnen“

04.05.2021 – Victor Perli MdB – [victor.perli@bundestag.de](mailto:victor.perli@bundestag.de)

- Die Bundesregierung kann nicht angeben, was ÖPP oder konventionelle Projekte im Schnitt pro Kilometer kosten (Fragen 1 und 2).
- Bei ÖPP-Projekten vergehen vom letzten nötigen Planfeststellungsbeschluss bis zum Vertrags-/Baubeginn im Schnitt ca. 35 Monate (Fragen 3 und 5), während es bei konventionellen Projekten nur ca. 30 Monate sind (Frage 7).
- Bei ÖPP-Projekten kam es bei drei Projekten (Anmerkung: von aktuell 13 im Bau befindlichen) zu Verzögerungen durch Klagen von Bietern, die im Schnitt zu sieben Monaten Verzögerung des Baubeginns führen (Frage 6).
- Die Bundesregierung kann nicht erklären, warum sie Potentiale zur Effizienzsteigerung aus der Leistungsbeschreibung oder den Bodengutachten, wie sie für ÖPP erstellt werden, nicht auch auch für konventionelle Projekte nutzt (Frage 9 und 12) und warum ÖPP eine höhere „Innovationsgeschwindigkeit“ haben sollen, da man „keine Einblicke in interne Abläufe der Vertragspartner“ habe (Frage 10).
- Die Bundesregierung nennt die üblichen Versicherungen bei ÖPP-Projekten (Frage 13), einen Fall von „Unversicherbarkeit“ habe es bisher nicht gegeben (Frage 14).
- Die Gesellschafter der Projektgesellschaften haften im Prinzip nur mit dem Eigenkapital der Projektgesellschaft, „daneben besteht keine weitergehende Haftung der Gesellschafter oder ihrer Muttergesellschaften gegenüber dem Auftraggeber“. Zwar gab es bei „einzelnen Vergabeverfahren“ noch „Bietungsgarantien“ und optionale „Patronatserklärungen“, Details nennt die Bundesregierung aber nicht. Bei der 2. Staffel bzw. „Neuen Generation“ wurde allerdings u.a. eine „Begrenzung der Einbringungsverpflichtung für den Fall des Scheiterns der Finanzierung aufgrund von schweren Liquiditätskrisen oder finanzaufsichtsrechtlichen Regelungen“ ergänzt. (Frage 16 und 17)
- Zwar hat der öffentliche Auftraggeber keine Kredite mitgezeichnet (Frage 18) keine Einredeverzicht geleistet (Frage 20) und keine Grundstücke als Sicherheiten eingesetzt (Frage 23 und 25), es gibt aber auch keine Beschränkungen für den Weiterverkauf von Krediten und die Bundesregierung macht keine Aussage zu tatsächlichen Weiterverkäufen (Frage 19).
- Bei fünf ÖPP-Projekten kam es schon zu Änderungen bei den Gesellschaftern (Frage 21).
- Durch technische Regeländerungen kam es zu Kostenerstattungen von 9,3 Mio. Euro für die privaten Betreiber (die laut Bundesregierung aber auch bei konventionellen Projekten angefallen wären, Frage 26).
- Zahlen zu den Angestellten für den Betrieb, auch gegenüber den jeweiligen Verpflichtungen in den Betriebskonzepten, will die Regierung nicht öffentlich machen (Frage 27 und 28).
- Beim ÖPP-Projekt A7 „AS Göttingen – AS Bockenem“ sagt die Bundesregierung, dass konkrete Fledermaus-Vorkommen und Grabungen nicht in den Vergabeunterlagen gewesen seien, deshalb wurden die Kosten vom Bund übernommen (Frage 30). Antworten zu den dort und beim ÖPP A94 „AS Forstinning – AS Markt“ laufenden Schlichtungsverfahren verweigert die Bundesregierung (Frage 31 und 32).
- Die sehr hohen Kosten (absolut und pro Kilometer) beim ÖPP A 3 „AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen“ kann die Bundesregierung nicht erklären, sondern verweist nur auf den „Leistungsumfang“.