

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig,
Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/5738 –**

Ausbau der Bundesautobahn A7 zwischen Bordesholm und Hamburg als Öffentlich-Private Partnerschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem die Bundesregierung im Jahr 2014 insgesamt elf Projekte in Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau für den „Fonds für Strategische Investitionen in Europa“ anmeldete, wurde am 30. April 2015 per Pressemitteilung der Start einer dritten ÖPP-Staffel (Eignungsprüfungen) angekündigt (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/033-neue-generationoep.html). Der Finanzierungsvariante ÖPP fällt also eine immer prominentere Rolle in der Realisierung öffentlicher Projekte zu.

Mit den vorgestellten Projekten werde „die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neu gestaltet, die Vergütungsmechanismen optimiert und der Anwendungsbereich von öffentlich-privaten Partnerschaften erweitert. Die Neue Generation ÖPP umfasst rund 600 Kilometer Autobahn und hat ein Investitionsvolumen für den Neubau von rund 7 Milliarden Euro. Hinzu kommen Erhaltungs- und Betriebsmaßnahmen für die Laufzeit von 30 Jahren in Höhe von weiteren rund 7 Milliarden Euro.“

Im Vergleich zur zweiten ÖPP-Staffel im Bundesfernstraßenbau, in der auch bereits auf Verfügbarkeitsmodelle gesetzt wurde, sind neben Ausbauprojekten auf Autobahnen auch Neubaumaßnahmen und reine Erhaltungsprojekte enthalten und erstmals soll ÖPP auch auf Bundesstraßen zum Einsatz kommen. Neben der Ausweitung des Anwendungsbereiches soll das Finanzierungsmodell grundlegend verändert werden, indem institutionelle Anleger entweder selbst die Federführung bei Projekten übernehmen oder über die Ausgabe von Anleihen seitens der privaten Konzessionäre in die Finanzierung eingebunden werden.

Laut dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, hat der bereits laufende Ausbau der A 7 als ÖPP-Projekt „Pilotcharakter für die neue Generation von ÖPP-Modellen in Deutschland“ (siehe: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/094-dobrindt-startausbau-a7.html) und kann somit als Blaupause für alle weiteren von der Bundesregierung in Erwägung gezogene ÖPP-Projekte (so genannte Dritte Staffel) im Fernstraßenbau gelten.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Da im Rahmen dieser Kleinen Anfrage auch konkret nach Inhalten der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (WU) für das ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen dem Autobahndreieck (AD) Bordesholm bis südlich des AD Hamburg-Nordwest sowie des für dieses Projekt abgeschlossenen Projektvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung, diese vertreten durch die Freie und Hansestadt Hamburg und das Land Schleswig-Holstein, diese vertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH (DEGES) als Auftraggeber und der Via Solutions Nord GmbH & Co. KG, vertreten durch die BAB A 7 Neumünster-Hamburg Autobahnverwaltungsgesellschaft mbH als Auftragnehmer (Projektvertrag für das ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AD Bordesholm bis südlich AD Hamburg-Nordwest) gefragt wird, wird einleitend folgendes klargestellt und im Rahmen der Fragenbeantwortung dann entsprechend auf diese Vorbemerkung verwiesen:

Zum Schutz des Wettbewerbs besteht ein Interesse des Bundes, die WUen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich vertraulich zu behandeln. Die WUen beinhalten interne Kalkulationen der öffentlichen Hand zu dem jeweiligen Projekt und ihre Offenlegung wäre geeignet, den Wettbewerb in Vergabeverfahren für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich zum wirtschaftlichen Nachteil der öffentlichen Hand zu verringern. Es bestünde die Gefahr, dass Bieter ihre Angebote an den WU ausrichten.

In einem am 25. April 2013 vom Deutschen Bundestag angenommenen Antrag „Öffentlich-Private Partnerschaften – Potentiale richtig nutzen, mittelstandsfreundlich gestalten und Transparenz erhöhen“ (Bundestagsdrucksache 17/12696) wird die Bundesregierung unter Ziffer II.5 aufgefordert, „zur Erhöhung der allgemeinen Akzeptanz von ÖPP Strategien und Leitlinien zu entwickeln, die so weit wie möglich mit den Ländern abzustimmen sind und unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der berechtigten Interessen aller Beteiligten eine frühzeitige Information und Beteiligung der Öffentlichkeit bei ÖPP-Projekten, ... sowie die grundsätzliche Vertragsoffenlegung nach Vertragsunterzeichnung gewährleisten.“ Im Bund-Länder-Netzwerk ÖPP, das unter Federführung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) tagt, ist zwischen Bund und Ländern verabredet worden, die Umsetzung dieses Punktes gemeinsam zu beraten. Dabei sind in jedem Fall auch fiskalische Interessen des Bundes und mögliche Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des jeweiligen privaten Vertragspartners zu berücksichtigen. Dies wurde auch im oben genannten Antrag betont. Projektspezifische Angaben sind daher nicht oder nur eingeschränkt möglich, zumal die vertraglichen Beziehungen auch noch nicht abgeschlossen sind. Außerdem werden die Projektverträge auch für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Artikel 90, 85 Grundgesetz – GG) von den Straßenbauverwaltungen der Länder oder in deren Auftrag durch die DEGES abgeschlossen.

Soweit mit der Kleinen Anfrage Informationen begehrt werden, die das bereits abgeschlossene Vergabeverfahren für das ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AD Bordesholm und südlich AD Hamburg-Nordwest betreffen, ist darauf hinzuweisen, dass der zuständigen Vergabestelle für dieses Projekt der Umgang mit diesen Informationen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben bzw. denen der Verdingungsordnung für Bauleistungen obliegt und nicht der Bundesregierung. Insoweit gibt es keine Besonderheiten bezüglich der Behandlung der Vergabeverfahren von ÖPP-Projekten gegenüber denen von konventionell realisierten Bundesfernstraßenmaßnahmen. Die Wahrung des Wettbewerbsgeheimnisses sowie der Schutz von Produktions- und Geschäftsgeheimnissen stellen tragende

Grundsätze des Vergabewesens dar. Ferner sind die Grundrechte Dritter zu beachten. Es darf auch nach Abschluss des jeweiligen Vergabeverfahrens kein Eingriff in das durch Art. 12 GG geschützte Recht auf die Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der Bieter erfolgen. Angesichts dieser Schutzgüter kann insoweit auch kein geringfügiges Risiko des Bekanntwerdens hingenommen werden.

Bei dem ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AD Bordsesholm und südlich AD Hamburg-Nordwest handelt es sich nicht um ein Konzessionsmodell, sondern die Vergütung des Auftragnehmers erfolgt nach der Verfügbarkeit der Vertragsstrecke.

Baumaßnahmen

1. Wie lang ist die konzessionierte Strecke, für die der Konzessionsnehmer Via Solutions Nord GmbH & Co. KG den Erhalt und Betriebsdienst über 30 Jahre übernehmen wird (bitte auch die betreffenden Autobahnkilometer der A 7 angeben, zwischen denen der Erhalt der Strecke vom Konzessionsnehmer erbracht wird)?

Der Auftragnehmer Via Solutions Nord GmbH & Co. KG übernimmt von Betriebskilometer 90+490 bis 149+330 die Erhaltung und den Betriebsdienst auf der Vertragsstrecke. Das entspricht 58,84 km.

2. Auf wie vielen Kilometern soll die Vertragsstrecke insgesamt ausgebaut werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen die Erweiterung durchgeführt werden soll)?

Die Vertragsstrecke wird insgesamt von Betriebskilometer 84+235 bis 149+330 ausgebaut. Das entspricht 65,1 km.

3. Auf wie vielen Kilometern soll die Strecke von zwei auf drei Streifen erweitert werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen die Erweiterung durchgeführt werden soll)?

Die Vertragsstrecke wird von Betriebskilometer 84+235 bis 148+300 von vier auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Das entspricht 64,1 km.

4. Auf wie vielen Kilometern soll die Strecke von drei auf vier Streifen erweitert werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen die Erweiterung durchgeführt werden soll)?

Die Vertragsstrecke wird von Betriebskilometer 148+300 bis 149+330 von sechs auf acht Fahrstreifen ausgebaut. Das entspricht 1,03 km.

5. Auf wie vielen Kilometern soll die Strecke von zwei auf vier Streifen erweitert werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen die Erweiterung durchgeführt werden soll)?

Eine solche Erweiterung ist nicht vorgesehen.

6. Auf wie vielen Kilometern sind keine Erweiterungen geplant (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben)?

Im Rahmen des ÖPP-Projekts auf der BAB A 7 zwischen AD Bordesholm bis südlich AD Hamburg-Nordwest sind alle Autobahnbereiche mit Erweiterung geplant.

7. Ist die vom Konzessionsnehmer auszubauende Strecke länger als die Strecke, die er 30 Jahre lang betreiben und erhalten soll?

Wenn ja, warum, und welche Haftungsregeln für eventuell auftretende Baumängel hinsichtlich der auszubauenden, aber nicht zu betreibenden Autobahnkilometer wurden vertraglich vereinbart?

Ja, bei dem ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen dem AD Bordesholm bis südlich des AD Hamburg-Nordwest ist die Ausbaustrecke mit einer Länge von insgesamt 65,1 km um rund 6 km länger als die Betriebs- und Erhaltungsstrecke. Gründe hierfür sind betriebliche und wirtschaftliche Aspekte.

Der Projektvertrag für dieses ÖPP-Projekt hat eine Laufzeit von 30 Jahren und beinhaltet spezifische Regelungen für die Abnahme des Abschnitts AD Bordesholm bis AS Neumünster/Nord nach Fertigstellung der Ausbauleistung. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

8. Welche Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerke der Bundesregierung sind vom Konzessionsnehmer zu ersetzen oder neu zu bauen?

Das Projekt umfasst die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Ingenieurbauwerke.

	A-Bauwerke	Ü-Bauwerke	Tunnel
Ersatzneubauten	21	9	-
Neubauten	3	2	1
Anpassung und Instandsetzung	2	27	-
Rückbau	1	2	-
Keine Änderungen	2	3	-
Summe	29	43	1

A-Bauwerke sind Bauwerke, mit denen die Autobahn über kreuzende Verkehrsanlagen und Gewässer geführt wird. Ü-Bauwerke sind Bauwerke, mit denen kreuzende Verkehrsanlagen (einschl. der Grünbrücken) über die Autobahn geführt werden. Zusätzlich sind Durchlässe sowie Lärmschutzwände in Abschnitten unterschiedlicher Länge und Höhe sowie weitere Ingenieurbauwerke, z. B. Verkehrszeichenbrücken und Regenrückhaltebecken, neu zu errichten.

9. Wie hoch ist die Verkehrsbelastung auf den auszubauenden Streckenabschnitten (bitte nach Strecken zwischen Anschlussstellen und Art des Verkehrs – Güterverkehr, Personenverkehr – aufschlüsseln)?

Nach der aktuellen Straßenverkehrszählung 2010 ergeben sich folgende durchschnittliche Verkehrsstärken, unterschieden in Personenverkehr (PV) und Güterverkehr (GV) (DTV [Kfz/24h]):

Streckenabschnitt:	PV	GV	Gesamt
AD Bordesholm – AS Neumünster-Nord	51515	12563	64078
AS Neumünster-Nord – AS Neumünster-Mitte	49205	11303	60508
AS Neumünster-Mitte – AS Neumünster-Süd	48664	11007	59671
AS Neumünster-Süd – AS Großenaspe	45394	7409	52803
AS Großenaspe – AS Bad Bramstedt	49985	8065	58050
AS Bad Bramstedt – AS Kaltenkirchen	64511	9200	73711
AS Kaltenkirchen – AS Hennstedt-Ulzburg	47315	11251	58566
AS Hennstedt-Ulzburg – AS Quickborn	52212	9821	62033
AS Quickborn – AS Hamburg-Schnelsen-Nord	61468	9184	70651
AS Hamburg-Schnelsen-Nord – AS Hamburg Schnelsen	83029	14081	97110
AS Hamburg Schnelsen – AD Hamburg Nordwest	87622	14859	102481
AD Hamburg Nordwest – AS Hamburg-Stellingen	113393	20901	134294

10. Was sind die im Bundeshaushalt veranschlagten Kosten absolut und pro Kilometer für den Ausbau und Betrieb über die gesamte Laufzeit?

Auf die Antwort zu den Fragen 33 bis 36 wird verwiesen.

11. Auf welche Höhe belaufen sich die Baukosten insgesamt?

Wegen des Lebenszyklusansatzes von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich – also Ausführungsplanung, Bau, Erhaltung, Betrieb und (anteilige) Finanzierung werden über einen langfristigen Vertragszeitraum von in der Regel 30 Jahren durch einen privaten Auftragnehmer erbracht – werden die Baukosten bei diesen Projekten nicht gesondert im Bundeshaushalt ausgewiesen. Im Übrigen sind die Bauleistungen bei dem ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AD Bordesholm und südlich AD Hamburg-Nordwest auch noch nicht abgeschlossen.

12. Sind Bonus-Malus-Regelungen hinsichtlich der Baukosten und der Bauzeit vereinbart worden?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Der Projektvertrag beinhaltet bezüglich der Bauzeit eine Vertragsstrafenregelung sowie eine sogenannte Beschleunigungsvergütung. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

13. Wie hat sich die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf dem konzessionierten Abschnitt in den letzten 20 Jahren entwickelt (bitte nach Jahren getrennt und nach Anzahl der Lkw und Pkw aufschlüsseln)?

Die automatischen Zählstellen im betreffenden Abschnitt erfassten folgende Daten, wobei die in der Spalte „Schwerverkehr Kfz (SV)/24h“ angegebenen Werte für die Dauerzählstellen Einfeld (bis 2002), AD HH-Nordwest (N) und AD HH-Nordwest (S) Kfz > 3,5t zulässiges Gesamtgewicht und PKW mit Anhänger beinhalten:

A 7, AD Bordesholm – AS Neumünster-Nord Dauerzählstelle „Einfeld“		
Jahr	insgesamt Kfz/24 h	Schwerverkehr Kfz(SV)/24 h
2013	65.190*	7.908
2012	65.585*	8.368
2011	66.366	8.372
2010	64.078*	7.912
2009	64.541	7.778
2008	64.723	8.693
2007	65.742	8.801
2006	63.621	8.402
2005	62.528	7.865

2004	61.741	7.998
2003	**	
2002	**	
2001	61.700	7.940
2000	62.236	8.052
1999	62.202	7.777
1998	61.292	7.500
1997	59.782	8.900
1996	58.779	8.815
1995	58.161	9.346

* zeitweiser Gerätedefekt
** keine auswertbaren Daten

A 7, AS Kaltenkirchen – AS Hennstedt-Ulzburg Dauerzählstelle „Moorkaten“		
Jahr	insgesamt Kfz/24 h	Schwerverkehr Kfz(SV)/24 h
2013	59.847*	7.352
2012	59.715*	7.211
2011	60.338*	7.142
2010	58.566	6.820
2009	58.821	6.868

2008	59.266	7.649
2007	59.892	7.777
2006	60.007	7.473
2005	**	
2004	59.043	7.406
2003	62.801	7.557
2002	**	

* zeitweiser Gerätedefekt
** keine auswertbaren Daten

A 7, AS Hamburg-Schnelsen – AD Hamburg-Nordwest Dauerzählstelle „AD HH-Nordwest (N)“		
Jahr	insgesamt Kfz/24 h	Schwerverkehr Kfz(SV)/24 h
2013	*	
2012	*	
2011	*	
2010	102.481	12.497
2009	103.979	12.474
2008	105.638	12.716
2007	105.470	12.854
2006	103.140	13.110
2005	102.296	12.625
2004	102.765	12.578
2003	101.057	11.630
2002	98.408	11.179
2001	96.178	10.732
2000	93.172	10.330
1999	92.599	10.470
1998	90.627	10.093
1997	93.801	11.907
1996	91.093	11.716
1995	88.676	10.951

* keine auswertbaren Daten

A 7, AD Hamburg-Nordwest – AS Hamburg-Stellingen Dauerzählstelle „AD HH-Nordwest (S)“		
Jahr	insgesamt Kfz/24 h	Schwerverkehr Kfz(SV)/24 h
2013	*	
2012	*	
2011	*	
2010	134.294	16.809
2009	136.269	17.399
2008	140.042	17.820
2007	140.170	17.770
2006	137.615	17.322
2005	137.631	16.698
2004	139.471	16.750
2003	136.842	14.826
2002	135.434	14.500
2001	132.772	14.144
2000	130.178*	13.921
1999	*	
1998	131.054	13.956
1997	138.250	15.653
1996	134.717	15.185
1995	133.914	15.315

* keine auswertbaren Daten

14. Welche Entwicklung der DTV wird bis Ende der Vertragslaufzeit im Jahr 2044 angenommen, und wer hat diese Verkehrsprognose(n) erstellt?

Eine Verkehrsprognose 2044 wurde bisher nicht beauftragt.

Finanzierung

15. Wie hoch waren die Mauteinnahmen aus dem Lkw-Verkehr auf dem konzeSSIONierten Streckenabschnitt bisher (bitte nach Jahreseinnahmen seit Mauteinführung aufschlüsseln)?

Nach Maßgabe der Bestimmungen des § 9 Absatz 6 Bundesfernstraßenmautgesetz bleibt die Verwendung der erhobenen Daten aus dem Mautsystem auf die Erstellung von Geschäftsstatistiken beschränkt. Abschnitts- bzw. streckenbezogene Statistiken werden standardmäßig nicht geführt.

16. Wie stellt sich die Finanzierung des Projekts genau dar?

Das Projekt wird im Verhältnis zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer über Abschlagszahlungen während der Bauphase und Verfügbarkeitsentgelte aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert (siehe Antwort auf Fragen 33 bis 36). Für das Innenverhältnis auf Auftragnehmerseite gilt Folgendes: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat für dieses Projekt erstmalig in Deutschland den Markt für private Finanzierungen in die Infrastruktur für institutionelle Anbieter geöffnet. Durch die Tatsache, dass die Vergabeunterlagen eine Anleihefinanzierung möglich gemacht haben, erhöhte sich der Wettbewerb auf der Finanzierungsseite und führte zur deutlichen Reduzierung der Finanzierungsmargen.

17. Wie viel Eigenkapital verzeichnet die Projektgesellschaft?

Diese Information ist Inhalt eines vertraulich zu behandelnden Angebots. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

18. Wie viel Geld wurde seitens der Europäischen Kommission aus Mitteln der Connecting Europe Facility bereitgestellt?

Keines.

19. Durch welche konkreten Maßnahmen wurde das Risiko für private Investoren gesenkt?

Der Auftragnehmer hat das von der Europäischen Investitionsbank (EIB) unter ihrer Europa-2020-Projektanleiheninitiative bereitgestellte Instrument für die Verbesserung der Kreditwürdigkeit (sog. Project Bonds Credit Enhancement – PBCE) eingesetzt und zwar in Form einer Garantie seitens der EIB.

20. Wie hoch ist das Volumen der bereits vergebenen Projektanleihen, und wie lange laufen die Anleihen?

Diese Information ist Inhalt eines vertraulich zu behandelnden Angebots. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

21. Wie verteilen sich die Anleihen der Projektgesellschaft aktuell auf die unterschiedlichen Inhaber (bitte aufschlüsseln nach Inhaber und Umfang der Anleihen)?

Die Projektanleihe wurde von folgenden sieben Anlegern gezeichnet:

- Aegon Levensverzekering N.V.,
- AXA-Gruppe,
- EIB,
- KfW IPEX-Bank GmbH,
- Nationale-Niederlanden Levensverzekeringen Maatschappij N.V.,
- Massachusetts Mutual Life Insurance Company,
- Sun Life Assurance Company of Canada.

Angaben zur Aufteilung der Anteile und zum jeweiligen Umfang liegen der Bundesregierung nicht vor. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

22. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung weitere Anleiheemissionen möglich (bitte begründen)?

Für das ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AD Bordsesholm und südlich AD Hamburg-Nordwest sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit keine weiteren Anleiheemissionen vorgesehen.

23. Wie hoch ist die garantierte Verzinsung der Anleihen, und wie hoch werden Staatsanleihen der Bundesrepublik Deutschland derzeit verzinst (bitte für die verschiedenen möglichen Laufzeiten angeben)?

Mit Stand 11. August 2015 werden Staatsanleihen der Bundesrepublik Deutschland wie folgt verzinst:

Laufzeit	in Prozent p.a.
2 Jahre	-0,29
5 Jahre	-0,01
10 Jahre	0,65
20 Jahre	1,21
30 Jahre	1,36

Diese Renditen unterliegen laufenden Änderungen infolge der aktuellen Marktentwicklung.

Bei dem ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AD Bordsesholm und südlich AD Hamburg-Nordwest werden die Projektanleihen mit 2,96 Prozent verzinst.

24. Sind die Anleihen handelbar?

Ja.

25. Wie verteilen sich die Anleihen der Projektgesellschaft aktuell auf die unterschiedlichen Inhaber (bitte nach Inhaber und Umfang der Anleihen aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen.

26. Handelt es sich bei der Projektanleihe um ein strukturiertes Wertpapier?
Wenn ja, in welcher Reihenfolge werden die Zeichner der Anleihe bedient?

Nein.

27. Können nach Kenntnis der Bundesregierung die Verfügbarkeitsentgelte der gesamten Vertragslaufzeit forfaitiert werden?
Enthält der Konzessionsvertrag diesbezüglich Bestimmungen, und wenn ja, welche?
28. Hat die Bundesregierung bereits einen Einredeverzicht für Forfaitierungen erklärt?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, unter welchen Bedingungen würde die Bundesregierung dies tun?

Die Fragen 27 und 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich gestatten eine Forfaitierung der Verfügbarkeitsentgelte. Dabei wird der Auftraggeber jedoch keinen Einredeverzicht erklären, da Risiken so weitgehend auf den Auftraggeber verlagert würden.

29. Auf welche Höhe belaufen sich die Kapitalkosten über die gesamte Vertragslaufzeit?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

30. Wie hoch waren die Kosten des Ausschreibungsverfahrens und der Vergabe?

Auf Grund der Zuständigkeitsverteilung in der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Artikel 90, 85 des Grundgesetzes – GG) hat die Bundesregierung das Vergabeverfahren für das ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AD Bordesholm und südlich AD Hamburg-Nordwest nicht durchgeführt, sondern die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH (DEGES) im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg und des Landes Schleswig-Holstein. Nach Artikel 104a Absatz 5 GG tragen die Länder die bei ihren Behörden anfallenden Verwaltungsausgaben und nicht der Bund.

Über die Kosten, die bei den privaten Bewerbern und Bietern für die Teilnahme bzw. Angebotserstellung in dem abgeschlossenen Vergabeverfahren angefallen sind, liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 32 verwiesen.

31. Wie hoch waren die Planungskosten insgesamt, und wie hoch waren die Planungskosten, die durch den Bund aufgewendet wurden?

Die Durchführung eines ÖPP-Projekts hat keine Auswirkungen auf die Finanzierungsverantwortung im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen gemäß Artikel 104a GG. Auch bei dem ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AD Bordesholm und südlich AD Hamburg-Nordwest tragen die Freie und Hansestadt Hamburg und das Land Schleswig-Holstein die auf ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet anfallenden Planungskosten als Verwaltungsausgaben gemäß Artikel 104a Absatz 5 GG, soweit Planungsleistungen nicht Gegenstand der Leistungen sind, die vom privaten Auftragnehmer im Rahmen des ÖPP-Projekts zu erbringen sind. Vor diesem Hintergrund ist der Bundesregierung die Höhe der Planungskosten nicht bekannt.

32. Welche privaten Beratungsleistungen (z. B. von Banken, Kanzleien oder Wirtschaftsberatern) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei Ausschreibungs- und Finanzierungsfragen von welchen am Projekt beteiligten Akteuren in Anspruch genommen?

Auf welche Höhe belaufen sich die Beratungskosten insgesamt?

Werden diese Kosten über das Verfügbarkeitsentgelt abgegolten?

Das BMVI hat im Zusammenhang mit Ausschreibungs- und Finanzierungsfragen bei dem ÖPP-Projekt BAB A 7 AD Bordesholm bis südlich AD Hamburg-Nordwest folgende Beratungsleistungen in Anspruch genommen:

- Durchführung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach Maßgabe der Vorgaben der Bundesregierung,
- Mitwirkung an der Abfassung der Vergabebekanntmachung (Informationsmemorandum und Bekanntmachung),
- Mitwirkung an der Erarbeitung des Projektvertrages und
- Beratung insbesondere im Rahmen der Verhandlungsphase.

Die Kosten dafür belaufen sich auf ca. 1 548 000 Euro.

Über die von den Übrigen Projektbeteiligten in Anspruch genommenen Beratungsleistungen kann die Bundesregierung keine Auskünfte erteilen. Das Verfügbarkeitsentgelt ist nicht für die Abgeltung von Beratungskosten vorgesehen.

33. Wie hoch ist die Anschubfinanzierung seitens des Bundes insgesamt?
34. Wie hoch ist die Anschubfinanzierung seitens der Länder insgesamt?
35. Aus welchen Gründen muss das Land Schleswig-Holstein nicht mehr 70 Mio. Euro „für die Anschubfinanzierung beim A7-Ausbau“ (www.welt.de/regionales/hamburg/article144356399/Bund-entlastet-Schleswig-Holstein-beim-Verkehr-um-70-Millionen-Euro.html) einsetzen?
36. In welcher Höhe werden die Baukosten des Projekts auf die Länderquote Schleswig-Holsteins (Bundeszuweisungen Fernstraßenbau) angerechnet (bitte absolut und in Prozent der Baukosten angeben)?

Die Fragen 10 sowie 33 bis 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechend der laufenden Nummer 51.0 der Tabelle 3 des Straßenbauplans als Anlage zum Bundeshaushaltsplan 2015 weist die Maßnahme Gesamtkosten für

Bau, (anteilige) Finanzierung, Erhaltung und Betrieb in Höhe von rund 1,55 Milliarden Euro (brutto nominal) über den 30-jährigen Vertragszeitraum auf, wovon die Stadt Hamburg für den Tunnel Schnelsen 69 564 TEuro trägt. Der Straßenbauplan weist eine Anschubfinanzierung des Bundes in Höhe von 285 005 TEuro aus. Anschubfinanzierungen der Länder sind nicht vorgesehen.

Die Finanzierung aller ÖPP-Projekte erfolgt ab 2015 ohne Anrechnung auf die Länderquote. Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist eine klare Priorisierung von Investitionen.

37. Wie ist der Verfahrensstand hinsichtlich der Anmeldung geplanter ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau beim Fonds für Strategische Investitionen in Europa (EFSI; bitte nach sich im Anmeldeverfahren befindlichen Projekten aufschlüsseln)?

Es liegt stets im Verantwortungsbereich eines privaten Vertragspartners eines ÖPP-Projektes, welche Instrumente er für dessen Finanzierung in Anspruch nimmt.

38. Wie gestalten sich die Verfahren beim EFSI und der EU-Projektbondinitiative von der Anmeldung bis zur Finanzierungszusage (oder Ablehnung) konkret?

Die EU-Verordnung Nr. 2015/1017 über den Europäischen Fond für strategische Investitionen (EFSI) wurde am 1. Juli 2015 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Am 22. Juli 2015 haben die Europäische Kommission und die EIB die Vereinbarung über die Arbeitsmethoden des Fonds unterzeichnet. Die Ausgestaltung des Verfahrens zum EFSI obliegt der EIB. Auch die Ausgestaltung des Anmeldeverfahrens zur Projektanleiheninitiative obliegt der EIB, diese ist für die Auswahl und Prüfung der Projektanträge nach den von ihr festgelegten Standards zuständig.

39. Welche ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau sollen in der 18. Legislaturperiode für den EFSI oder die EU-Projektbondinitiative der Connecting Europe Facility gemeldet werden?

Es liegt im Verantwortungsbereich eines privaten Vertragspartners eines ÖPP-Projektes, welche Instrumente er für die Finanzierung eines ÖPP-Projekts in Anspruch nimmt. Eine prognostische Betrachtung für die 18. Legislaturperiode ist nicht möglich.

40. Ist der Ausbau der A 94 zwischen Forstinning und Markt bereits zum EFSI oder der Projektbondinitiative gemeldet?

Wenn ja, von wem, und in welchem Verfahrensstand befindet sich die Anmeldung?

41. Ist der Ausbau der A 7 zwischen Göttingen und Salzgitter bereits zum EFSI oder der Projektbondinitiative gemeldet?

Wenn ja, von wem, und in welchem Verfahrensstand befindet sich die Anmeldung?

Die Fragen 40 und 41 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 37 verwiesen.

42. Welche Rolle spielt der Bund bei der Meldung von Projekten zum EFSI oder zur Projektbondinitiative genau, und welche spielte er konkret im Falle des Ausbaus der A 7?

Es wird auf die Antwort zu Frage 37 verwiesen.

43. Von welchem Referat welchen Bundesministeriums wurde die Tragfähigkeit des Finanzierungskonzeptes für den Ausbau der A 7 vor Vertragsschluss überprüft?

Es wird auf die Antwort zu Frage 30 sowie auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Beschäftigte

44. Welche Autobahnmeistereien sind im Zuge der Ausschreibung des Ausbaus der A 7 als ÖPP-Projekt nach Kenntnis der Bundesregierung von Einsparungen bzw. Schließung betroffen?
45. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Beschäftigten von Automeistereien, deren Tätigkeitsfeld seit Anfang der Ausbaurbeiten entfallen ist (bitte Stellen in der Verwaltung mit einbeziehen und nach Autobahnmeisterei und Art der Tätigkeit aufschlüsseln), und werden diese Beschäftigten nach Kenntnis der Bundesregierung innerhalb der Straßenbauverwaltung des Landes versetzt (bitte begründen)?

Die Fragen 44 und 45 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Von dem ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AD Bordsesdahl und südlich AD Hamburg-Nordwest sind auf dem Hoheitsgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (ca. 5,3 km) die Autobahnmeisterei Othmarschen und auf dem Hoheitsgebiet des Landes Schleswig-Holstein (ca. 58,8 km) die ehemalige Autobahnmeisterei Quickborn betroffen.

Personalwirtschaftliche Maßnahmen obliegen den beiden betroffenen Ländern im Rahmen ihrer Zuständigkeit.

46. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die daraus entstehenden Remanenzkosten über die gesamte Vertragslaufzeit (bitte aufschlüsseln nach Autobahnmeistereien)?

Eventuelle Remanenzkosten gehen in den Kostenvergleich einer WU ein. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

47. Wer hat die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) zur ÖPP-Ausschreibung des Ausbaus der A 7 erstellt (bitte für die Eignungsprüfung, die vorläufige und abschließende Wirtschaftlichkeitsprüfung angeben)?

Die Eignungsüberprüfung wurde im Rahmen einer „Realisierungsstudie nach dem Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) für das Projekt A 7, AD Bordsesdahl – AS Hamburg-Othmarschen + Südrampe des Elbtunnels – Anbindung der A 26“ von der Bietergemeinschaft Durth Roos, IVV und IKB vorgenommen.

Die vorläufige und die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das ÖPP-Projekt BAB A 7 AD Bordesholm bis südlich AD Hamburg-Nordwest wurde von der ARGE Schüßler-Plan und Investitionsbank Schleswig-Holstein mit den Nachunternehmern Alfen Consult und Norton Rose Fulbright LLP durchgeführt.

48. Was hat die WU nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt gekostet?

Mit Stand Januar 2015 belaufen sich die Kosten für die WUen auf ca. 116 000 Euro.

49. Ist die WU öffentlich einzusehen (bitte begründen)?

50. Wie hoch war der errechnete Kostenvorteil der ÖPP-Variante gegenüber einer öffentlichen Beschaffung absolut?

51. Um welchen Wert (in Prozent) unterschritt das beim Vergabeverfahren erfolgreiche Gebot von Via Solutions Nord GmbH & Co. KG den Public Sector Comparator (PSC)?

52. Welche qualitativen (also nicht monetarisierbaren) Bewertungskriterien (z. B. „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands“) wurden bei der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (aWU) betrachtet?

53. Welche Beschaffungsvariante schnitt jeweils hinsichtlich der einzelnen qualitativen Bewertungskriterien besser ab, und wie wurde dies jeweils begründet?

54. Welches Gewicht hatten diese Bewertungskriterien bei der aWU?

Die Fragen 49 bis 54 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

55. Unter welchen Bedingungen können die qualitativen Bewertungskriterien den Ausschlag für die ÖPP-Variante geben, obwohl die konventionelle Beschaffung sich rein monetär in der aWU als wirtschaftlicher erwies?

Die qualitativen Kriterien der abschließenden WUen für ÖPP im Bundesfernstraßenbereich sind für die Beschaffungsvariantenauswahl grundsätzlich nur dann heranzuziehen, wenn die Abwägung der Ergebnisse in den monetären Kosten- und Nutzenvergleichen zu keinem eindeutigen Ergebnis kommt. Bei einem monetären Wirtschaftlichkeitsvorteil der konventionellen Variante sind die qualitativen Bewertungskriterien nicht entscheidungsrelevant.

56. Hat die Bundesregierung die Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bereits evaluiert und standardisiert (siehe Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD aus dem Jahr 2013, Seite 29)?

Wenn ja, wann, und welcher Publikation ist diese zu entnehmen?

Wenn nein, warum nicht, und nach welchen Maßgaben bzw. Leitfäden werden die WU derzeit durchgeführt?

Für die Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei ÖPP-Projekten gilt der vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) mit Rundschreiben vom 20. August 2007 eingeführte Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei

PPP-Projekten“ (sog. FMK-Leitfaden) als sektorübergreifender Mindeststandard. Der sektorspezifische sog. A-Modell-Leitfaden wird derzeit fortgeschrieben.

57. Wie wird überprüft, ob die in der aWU entscheidungsrelevanten Effizienzvorteile der ÖPP-Variante tatsächlich erreicht werden?

Die mit jeweiligem Vertragsbeginn laufende Berichterstattung zu den ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich, die für alle Projekte von den jeweils zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder durchgeführt und von der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) koordiniert wird, ist ein systematisches Prüfverfahren im Sinne eines Vertragsmanagements.

58. Gibt es eine mit den Erstellern vereinbarte Vertragsstrafe für Fehler in der WU, z. B. für eine signifikante Unterschreitung des Effizienzvorteils?

Nein.

59. Wurde der Bundesrechnungshof (BRH) beauftragt, die Wirtschaftlichkeit des ÖPP-Projekts A 7 vor der Vergabe zu prüfen?

Wenn ja, was ist das Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

60. Wurde der BRH beauftragt, die Wirtschaftlichkeit des ÖPP-Projekts vor Vertragsschluss zu prüfen (bitte begründen)?

61. Ist eine Gegenprüfung der Wirtschaftlichkeitsprüfung noch vorgesehen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 59 bis 61 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesrechnungshof ist ein unabhängiges Organ der Finanzkontrolle. Weisungen und Aufträge können ihm nicht erteilt werden (Artikel 114 Absatz 2 GG). Aus diesem Grund kann das BMVI den Bundesrechnungshof nicht zu solchen Wirtschaftlichkeitsprüfungen beauftragen.

62. Welche Kosten prognostiziert die aWU absolut und pro Kilometer für den Ausbau und Betrieb über die gesamte Laufzeit (abgezinst auf das Jahr 2014 und absolut)?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

Vertragsgestaltung

63. Wie viele Seiten umfassten die Ausschreibungsunterlagen nach Kenntnis der Bundesregierung?

Auf die Antwort zu Frage 30 wird verwiesen. Vor diesem Hintergrund ist der Bundesregierung der Gesamtumfang der Vergabeunterlagen für das ÖPP-Projekt BAB A 7 AD Bordesholm bis südlich AD Hamburg-Nordwest nicht bekannt.

64. Wie viele Seiten umfassen die Vergabeverträge nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach einzelnen Verträgen aufschlüsseln)?

Der Projektvertrag für das ÖPP-Projekt BAB A 7 AD Bordesholm bis südlich AD Hamburg-Nordwest hat insgesamt 126 Seiten (ohne Anlagen).

65. Sind die Verträge öffentlich einzusehen?

Wenn nein, welcher der Vertragspartner spricht sich nach Kenntnis der Bundesregierung gegen eine Veröffentlichung aus?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

66. Wo liegt der Gerichtsstand bei gegebenenfalls eintretenden Vertragsstreitigkeiten?

Der Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus dem Projektvertrag für das ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AD Bordesholm und südlich AD Hamburg-Nordwest ist Hamburg.

67. Welche Konfliktlösungsmechanismen wurden vereinbart, und sind darunter auch Verhandlungen vor Schiedsgerichten?

Der Projektvertrag für das ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AD Bordesholm und südlich AD Hamburg-Nordwest sieht ein Schlichtungsverfahren vor, Verhandlungen vor Schiedsgerichten sind hingegen nicht vorgesehen. Im Übrigen steht der Rechtsweg offen und es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

68. Wie viele Beschäftigte des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und sonstiger Behörden überwachen nach Kenntnis der Bundesregierung die Einhaltung der Verträge?

69. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Kosten für dieses Vertragscontrolling?

Die Fragen 68 und 69 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derartige Erhebungen hat die Bundesregierung nicht durchgeführt.

Nach den Zuständigkeiten in der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Artikel 90, 85 GG) obliegt den jeweils zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder oder in deren Auftrag der DEGES die Durchführung der abgeschlossenen Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich.

Auf die Antwort zu Frage 57 wird verwiesen.

70. Hat die Projektgesellschaft eine Renditegarantie oder einen garantierten Zins zugesichert bekommen?

Wenn ja, wie wurde die Höhe ermittelt?

Nein.

71. Sieht die Bundesregierung einen Verlust an Transparenz bei ÖPP-Verfahren, indem der Staat die Zuständigkeit für Erhalt- und Neubauprojekte, wie den Ausbau der A 7, an private Projektgesellschaften vergibt (bitte begründen)?

Nein. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die langjährigen Zahlungsverpflichtungen bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich transparent im Bundeshaushalt ausgewiesen werden.

72. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung der Fragesteller zu, dass Konzessionsverträge mit Laufzeiten von 30 Jahren den Spielraum des Haushaltsgesetzgebers langfristig einschränken (bitte begründen)?

Nein. Sofern der nach der Bundeshaushaltsordnung notwendige Wirtschaftlichkeitsnachweis geführt werden kann, werden bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich die Leistungsbereiche Ausführungsplanung, Bau, Erhaltung und Betrieb eines längeren Streckenabschnittes einem Auftragnehmer gebündelt für die Vertragslaufzeit, den sogenannten Lebenszyklus, zur Ausübung übertragen.

Verfügbarkeitsmodell neuer Generation

73. Plant die Bundesregierung, alle neuen ÖPP-Projekte unter Einbeziehung privaten Kapitals zu realisieren?

Wenn nein, von welchen Faktoren ist dies abhängig?

Ja.

74. Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage wurde das auf der A 7 angewandte neue Verfügbarkeitsmodell erarbeitet (bitte genaue Angabe der Quellen, die den positiven Effekt belegen)?

75. Gab es im Vorfeld Erhebungen und bzw. oder Pilotprojekte, die die theoretischen Vorteile bestätigt haben?

Wenn ja, welche Erhebungen waren das?

Die Fragen 74 und 75 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Verfügbarkeitsmodell ist ein international anerkanntes Modell im Bereich von ÖPP, das auch der Bundesrechnungshof befürwortet. Es wird auch im Ausland mit unterschiedlichen Ausgestaltungen angewandt.

In Deutschland ist das erste Verfügbarkeitsmodell auf Bundesautobahnen das ÖPP-Projekt auf der BAB A 9 zwischen AS Lederhose und Landesgrenze Thüringen/Bayern (Vertragsbeginn: 01.10.2011).

Auf Basis der bei diesem ÖPP-Projekt mit dem Verfügbarkeitsmechanismus gewonnenen Erfahrungen wurde der Verfügbarkeitsmechanismus für künftige ÖPP-Projekte mit dem Ziel einer Vereinfachung und Verschlankung weiterentwickelt.

76. Ist die Zahlung der Vergütung an eine Messung der Lkw-Belastung auf der Strecke gekoppelt (bitte begründen)?
77. Was sind die genauen Verfügbarkeitsparameter, und wie werden diese gewichtet?
78. Wie wurde die jährliche Durchschnittsverfügbarkeit berechnet, auf der die Entgeltzahlungen basieren?
79. Wie werden die jährlichen Abweichungen von dieser Durchschnittsverfügbarkeit berechnet?
80. Auf welchen Daten basieren die entgeltrelevanten Berechnungen der Abweichung, und wer erhebt diese Daten?
82. Wie sind die Malus-Regelungen für eine verminderte Verfügbarkeit genau geregelt?
83. Sind auch Bonus-Zahlungen für eine erhöhte Verfügbarkeit vereinbart?
84. Sind feste Zeitpunkte für Nachverhandlungen hinsichtlich des Verfügbarkeitsentgeltes vereinbart, und wenn ja, in welchen Abständen?
87. Welche Verfügbarkeit muss der konzessionierte Abschnitt bei Auslaufen des Konzessionsvertrages im Vergleich zur der den Berechnungen des Jahresentgeltes zugrunde liegenden Referenzdurchschnittsverfügbarkeit aufweisen?

Die Fragen 76 bis 80, 82 bis 84 und 87 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der im Jahr 2012 weiterentwickelte und vereinfachte Verfügbarkeitsmechanismus (siehe Antwort auf Fragen 74 und 75) sieht vor, dass für Verfügbarkeitseinschränkungen in Abhängigkeit von bestimmten Verkehrsführungen konkret definierte Eurobeträge vom Verfügbarkeitsentgelt für Verfügbarkeitseinschränkungen in Abzug gebracht werden. Der planmäßige Erhaltungsaufwand des Auftragnehmers wird maximal bis zur Höhe dieser Abzugsbeträge infolge Verfügbarkeitseinschränkungen freigestellt. Dafür hat der Auftraggeber auf der Grundlage seiner eigenen Erhaltungsplanung ein sogenanntes Verfügbarkeitsguthaben ermittelt. Für die planmäßigen Erhaltungsmaßnahmen wirkt sich ein Abzugsbetrag erst dann tatsächlich zahlungswirksam auf das Verfügbarkeitsentgelt aus, wenn der Auftragnehmer das Verfügbarkeitsguthaben aufgebraucht hat. Dafür führt der Auftraggeber ein sog. Verfügbarkeitsverzeichnis, in das zu Beginn eines jeden Vertragsjahres die Beträge kalkulatorisch gutgeschrieben werden, die der Auftragnehmer im Vergabeverfahren dafür pro Vertragsjahr mitgeteilt hat. Im Zuge der monatlichen Entgeltrechnung des Auftragnehmers kann er für Verfügbarkeitseinschränkungen eine Verrechnung der Abzugsbeträge vom Verfügbarkeitsentgelt mit den jährlichen Gutschriften im Verfügbarkeitsverzeichnis beantragen. Ist diese Verrechnung nach Prüfung durch den Auftraggeber zulässig, werden die Abzugsbeträge aus den Verfügbarkeitseinschränkungen nicht wirksam. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 94 verwiesen.

Weitergehende projektspezifische Angaben sind nicht möglich, insoweit wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

81. Kann der Bund seine Verfügbarkeitsanforderungen in der Vertragslaufzeit verändern?

Ja.

85. Welche Projektrisiken wurden wie zwischen dem Bund und dem Konzessionär aufgeteilt?

Die anteilige projektspezifische Risikoverteilung ist Gegenstand der Verhandlungen im Rahmen des ÖPP-Vergabeverfahrens.

Weitergehende projektspezifische Angaben sind nicht möglich, insoweit wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

86. In welchen Abständen müssen nach Kenntnis der Bundesregierung Autobahnabschnitte nach ihrem Neubau oder einer grundhaften Erneuerung erneut grundsaniert werden?

Anhaltswerte zur Abschätzung des Zeitraumes zwischen dem Neubau bzw. der letzten Erneuerung und dem Eingreifzeitpunkt sind in den „Richtlinien für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Straßenbefestigungen“ (RPE-Stra 01) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aufgeführt. Der in der Regel 30-jährige Vertragszeitraum bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich orientiert sich am Lebenszyklus der wesentlichen Elemente des Vertragsgegenstandes.

88. Sind Bürgschafts- oder Rückstellungspflichten seitens der Betreibergesellschaft oder deren Gesellschafter für den Fall eines Rückgabezustands, der schlechter als der vertraglich vereinbarte Übergabezustand ist, Bestandteil des Betreibervertrages?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn nein, warum nicht?

Ja, der geschuldete Rückgabezustand wird durch Entgelteinbehalte oder Vertragserfüllungsbürgschaften abgesichert. Die Höhe der Absicherung ist im Projektvertrag nach dem Sicherungsbedürfnis ausgestaltet. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

89. Sind von der Projektgesellschaft Rückstellungen für zyklische und azyklische Investitionen zu bilden?

Wenn ja, wem stehen diese Mittel im Insolvenzfall zu, und wem stehen sie nach Auslaufen des Konzessionsvertrages zu?

Wenn nein, warum nicht?

Das Erfordernis der Bildung von Rückstellungen ergibt sich anhand der handelsrechtlichen Vorschriften. Bei den in der Frage genannten Tatbeständen ist die Bildung von Rückstellungen nicht veranlasst.

90. Ist im Betreibervertrag ein Haftungsdurchgriff auf die Gesellschafter der Betreibergesellschaft für den Fall verankert, dass die Betreibergesellschaft Regressansprüche des Bundes oder andere Zahlungsverpflichtungen nicht bedienen kann (bitte begründen)?

Für die Einbringung des Eigenkapitals haben die Gesellschafter des jeweiligen ÖPP-Projekts im Bundesfernstraßenbereich gegenüber dem Auftraggeber einzustehen. Im Übrigen sind diese Projekte als Projektfinanzierungen mit Rückgriffsausschluss bzw. beschränktem Rückgriff ausgestaltet.

91. Wurde seitens des Bundes von den Gesellschaftern der Projektgesellschaft eine Konzernhaftungserklärung abgefordert und vertraglich fixiert?

Wenn nein, welche Sicherheiten hat die öffentliche Hand für den Fall der Insolvenz der Projektgesellschaft oder von relevanten Regressforderungen an die Projektgesellschaft (z. B. Bankbürgschaften)?

Eine Konzernhaftungserklärung wird nicht gefordert. Den Sicherungsinteressen der öffentlichen Hand wird im Fall der Beendigung des Projektvertrags in Folge einer Insolvenz in angemessener Weise Rechnung getragen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

92. Unter welchen Umständen fällt der Betrieb der Konzessionsstrecke bereits vor Vertragsende zurück an den Bund (z. B. Insolvenz der Betreibergesellschaft)?

Bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich hat der Auftraggeber unabhängig von einer Insolvenz der Projektgesellschaft das Recht, im Falle von Nicht- oder Schlechtleistungen der Projektgesellschaft den Betriebsdienst selbst zu übernehmen.

93. Kann der Vertrag mit dem Konzessionär gekündigt werden, wenn er die Leistungen nur unzureichend erbringt?

Wenn ja, welche Bedingungen müssen genau vorliegen, und welche Regressansprüche eröffnet der Konzessionsvertrag der Bundesregierung für diesen Fall?

Der Projektvertrag beinhaltet eine Kündigungsmöglichkeit im Fall unzureichender Leistungserbringung. Die Bedingungen sind im Einzelnen im Projektvertrag festgelegt. Der jeweilige Auftraggeber eines ÖPP-Projekts im Bundesfernstraßenbereich kann ihm entstehende Schäden gegenüber dem jeweiligen Auftragnehmer im Rahmen von Schadensersatzansprüchen geltend machen.

94. Unter welchen Bedingungen kann der Verkauf von Anteilen an die Betreibergesellschaft zu Nachverhandlungen bezüglich der Verfügbarkeitsentgelte führen?

Derartige Bedingungen sind nicht ersichtlich.