

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/12597 –

Vergabestand, Wettbewerb und Länderprüfungsrechte beim A-Modell im Bundesfernstraßenbau

Vorbemerkung der Fragesteller

Das A-Modell im Bundesfernstraßenbau wird seit 2007 umgesetzt. Die Standardformulierung in den Fragen „bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen“ bezieht sich auf folgende Projekte:

1. Staffel

- A 1 Buchholz–Bremer Kreuz
- A 8 Augsburg–München
- A 4 Waltershausen–Herleshausen (Umfahrung Hörselberge)
- A 5 Baden-Baden–Offenburg

2. Staffel

- A 8 Ulm–Augsburg-West
- A 9 AK Hermsdorf –Schleiz
- A 7 Bordesholm–Hamburg-Nordwest
- A 6 Wiesloch-Rauenberg–Weinsberg
- A 7 Salzgitter–Drammetal
- A 1 Lotte/Osnabrück–Münster/N und A 30 Rheine Nord–Lotte/Osnabrück
- A 45 Landesgrenze Nordrhein-Westfalen–Gambacher Kreuz
- A 60 Mainz Laubenheim–A 643, Mainz–Schierstein

Sonstige

- A 94.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Konzessionsvergaben für die vier A-Modell (Autobahnausbaumodell) – Pilotprojekte der ersten Staffel von ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen erfolgten in den Jahren 2007 bis 2009. Bei den vier A-Modell-Pilotprojekten erfolgt die Vergütung des Konzessionsnehmers durch die auf der Konzessionsstrecke anfallende Lkw-Maut, ggf. zuzüglich einer Anschubfinanzierung oder reduziert um einen Abzugsbetrag.

Die mit den vier A-Modell-Pilotprojekten bislang gewonnenen Erfahrungen haben dazu geführt, ÖPP im Bereich der Bundesfernstraßen weiter zu verfolgen. ÖPP-Projekte können bei geeignetem Projektzuschnitt potenziell eine gute Alternative zur konventionellen Beschaffungsvariante sein. Die Bundesregierung stellt klar, dass ÖPP-Projekte nicht zu einer Privatisierung der Bundesautobahnen (BAB) führen. Bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich schaltet der Konzessions- bzw. Auftraggeber vielmehr eine Art Generalunternehmer ein, der die Leistungen Planen, Bauen, Erhalten, Betreiben und anteilige Finanzierung in seinem Auftrag – koordiniert, aus einer Hand – erbringt. Der Bund bleibt Eigentümer und Straßenbaulastträger der Konzessions- bzw. Vertragsstrecke eines ÖPP-Projekts auf BAB. Vergleichbare Generalunternehmervergaben sind im Wirtschaftsleben generell und z. B. auch im privaten Baubereich Standard. ÖPP-Projekte führen zu Vertragsbeziehungen, die nach vorheriger öffentlicher Ausschreibung entstehen.

Auch der Bundesrechnungshof hat in seiner Stellungnahme für die öffentliche Anhörung zu ÖPP und Transparenz am 24. Oktober 2012 im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages (siehe Ausschussdrucksache 17(15)446-E) ÖPP als eine wertneutrale Beschaffungsvariante gegenüber der konventionellen Beschaffung bewertet. In seiner Stellungnahme bestätigt der Bundesrechnungshof außerdem, dass die langjährigen Zahlungsverpflichtungen aus ÖPP-Projekten keine Kredite im Sinne des Grundgesetzes darstellen. Sie werden zu dem Zeitpunkt defizitrelevant, in dem sie als Zahlungen an den ÖPP-Partner geleistet werden. Die Schuldenbremse wird damit durch diese Projekte nicht umgangen. Ergänzend weist die Bundesregierung darauf hin, dass die langjährigen Zahlungsverpflichtungen bei ÖPP transparent im Bundeshaushalt ausgewiesen werden. Die Zahlungsverpflichtungen werden somit „on balance“ gebucht, das heißt sie werden nicht außerhalb des Bundeshaushalts als „Schattenhaushalt“ geführt und sind damit defizitrelevant.

Ferner besteht ein Interesse des Bundes, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (WUen) für ÖPP-Projekte vertraulich zu behandeln. WUen beinhalten interne Kalkulationen der öffentlichen Hand zu dem jeweiligen Projekt und ihre Offenlegung wäre geeignet, den Wettbewerb in Vergabeverfahren für ÖPP-Projekte zum wirtschaftlichen Nachteil der öffentlichen Hand zu verringern. Es bestünde die Gefahr, dass Bieter ihre Angebote an den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ausrichten. Deshalb wurden bisher endgültige, vollständige WUen den Abgeordneten über die Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellt und nicht anderweitig „in den Umlauf“, z. B. auf Basis des Informationsfreiheitsgesetzes (IFG) gebracht.

In einem Rechtsstreit eines Abgeordneten des Deutschen Bundestages gegen die Bundesrepublik Deutschland auf Herausgabe von vollständigen WUen nach dem IFG hatte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Stellung genommen und bezogen auf jede einzelne dort geschwärzte Passage der WU die Geheimhaltungsbedürftigkeit nach dem IFG entsprechend begründet.

Die Projekte der 2. Staffel von ÖPP-Projekten auf Bundesautobahnen unterscheiden sich von den vier A-Modell-Pilotprojekten der 1. Staffel insbesondere hinsichtlich der Vergütungsstruktur. Das ÖPP-Projekt auf der A 8 zwischen dem AK Ulm-Elchingen und der AS Augsburg/West ist ein Einheitsmaut-

modell, das auf der A 9 zwischen der AS Lederhose und der Landesgrenze Thüringen/Bayern das bundesweit erste Verfügbarkeitsmodell.

Ursprünglich auf der A 60 und auf der A 45 vorgesehene Projekte der 2. ÖPP-Staffel werden nicht weiterverfolgt. Vor diesem Hintergrund wird davon abgesehen, bei der Standardformulierung in den Fragen „bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen“ auch auf diese Projekte einzugehen. Soweit in den Fragen auf Vorhaben der 2. Staffel abgestellt wird, werden alle Vorhaben aufgeführt, die derzeit als ÖPP-Projekte der 2. Staffel vorgesehen sind.

Zum Schutz laufender Verfahren und Entscheidungsvorbereitungen beziehen sich die Antworten auf die Kleine Anfrage nur auf Ergebnisse bereits abgeschlossener Vorgänge.

1. Wie ist der aktuelle Projektstand bei Vorhaben der 2. Staffel und etwaigen danach vorgesehenen Projekten (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen und zu den einzelnen Projekten zumindest auf die folgenden Projektstände eingehen: Planung, Planung und vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung – WU – beauftragt, vorläufige WU liegt in vorläufiger Fassung vor, vorläufige WU liegt in endgültiger Fassung vor, Vergabeverfahren ist gestartet, Präqualifizierungsphase ist abgeschlossen und Bieter sind ausgewählt, erste Angebote liegen vor – aber noch keine Reduktion der Anbieterzahl –, Anbieterzahl verringert – aber Vergabeverfahren läuft noch –, Preferred Bidder ausgewählt – aber noch kein Vertragsabschluss –, abschließende WU ist erstellt, Vertragsabschluss, Start der Vertragslaufzeit)?

Der aktuelle Projektstand der geplanten ÖPP-Vorhaben auf BAB ergibt sich aus folgender Tabelle (es ist jeweils die aktuelle Projektbezeichnung angegeben):

		Aktueller Projektstand (März 2013):
1	[BY] A 8, AK ¹ Ulm-Elchingen–AS ² Augsburg/West	Konzessionsbeginn am 01.06.2011, derzeit in Bau.
2	[TH] A 9, AS Lederhose–Landesgrenze TH/BY	Vertragsbeginn am 01.10.2011, derzeit in Bau.
3	[SH/HH] A 7, AD ³ Bordschholm–südlich AD Hamburg/Nordwest	Vergabeverfahren läuft seit Dezember 2011, Teilnahmewettbewerb abgeschlossen, derzeit Angebotsphase.
4	[NI] A 7, AD Salzgitter–AS Göttingen	Entwurf vorläufige WU.
5	[BW] A 6, AS Wiesloch-Rauenberg–AK Weinsberg	Entwurf vorläufige WU.
6	[HE] A 44, AS Diemelstadt bis AD Kassel-Süd ⁴	Planung.
7	[RP] A 61, AS Worms–Landesgrenze RP/BW mit Abschnitten der A 650, A 65 ⁵	Planung.
8	[NW] A 1, AK Lotte/Osnabrück–AS Münster/Nord und A 30, AS Rheine/Nord–AK Lotte/Osnabrück ⁶	Planung.
9	[BY] A 94, AS Forstinning–AS Markt ⁷	Erstellung der vorläufigen WU, siehe Antwort zu den Fragen 6 bis 9.

¹ Autobahnkreuz (AK).

² Anschlussstelle (AS).

³ Autobahndreieck (AD).

⁴ Genauer Projektzuschnitt und Start des Vergabeverfahrens hängen von der Schaffung des Baurechts durch das Land Hessen und dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ab.

⁵ Genauer Projektzuschnitt und Start des Vergabeverfahrens hängen von der Schaffung des Baurechts durch das Land Rheinland-Pfalz und dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ab.

⁶ Genauer Projektzuschnitt und Start des Vergabeverfahrens hängen von der Schaffung des Baurechts durch das Land Nordrhein-Westfalen und dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ab.

⁷ Genauer Projektzuschnitt wird derzeit ermittelt; Start des Vergabeverfahrens hängt von dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ab.

2. Bei welchen weiteren Projekten im Bundesfernstraßenbau werden Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP; Public Private Partnerships – PPP) in Betracht gezogen bzw. geplant?

Bei folgenden weiteren Projekten wird derzeit überlegt, ob eine Realisierung als ÖPP-Projekt in Betracht kommt: Ein Erhaltungsprojekt in Thüringen (A 4), ein Ausbauprojekt in Niedersachsen (B 213), die Elbquerung (im Zuge der A 20), der Albaufstieg (im Zuge der A 8) und die Weserquerung (im Zuge der A 281).

3. Sind bei den einzelnen Projekten Verzögerungen entstanden?
Wenn ja, welche, und wodurch sind diese jeweils bedingt?

Die Antwort bezieht sich nur auf die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich, für die bereits Konzessions- bzw. Projektverträge unterzeichnet wurden; siehe Vorbemerkung der Bundesregierung (es ist jeweils die aktuelle Projektbezeichnung angegeben):

		Verzögerungen?
1	A 8, AD Augsburg/West –AD München-Allach	Keine.
2	A 4, Landesgrenze Thüringen/ Hessen –AS Gotha (Umfahrung Hör- selberge)	Keine.
3	A 1, AK Bremer Kreuz –AD Buchholz	Keine.
4	A 5, Malsch –AS Offenburg	Im Vergabeverfahren Verzögerungen durch Nachprüfungsverfahren, in der Umsetzungsphase bislang keine.
5	A 8, AK Ulm-Elchingen –AS Augsburg/West	Zu der eingetretenen Verzögerung wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6307) zu den Fragen 22 und 4 der Kleinen Anfrage „Wirtschaftlichkeit der zweiten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“ verwiesen. Infolge des späteren Konzessionsbeginns hat sich auch die Bauzeit für den 6-streifigen Ausbau verschoben. In der Umsetzungsphase keine Verzögerungen.
6	A 9, AS Lederhose –Landesgrenze Thüringen/ Bayern	Im Vergabeverfahren wurde die Angebotsphase um sechs Monate verlängert, da Alkali-Kieselsäure-Reaktion-Befunde festgestellt wurden. Die Vergabeunterlagen mussten daraufhin vor Abgabe der 1. Angebote ausgewertet und ergänzt werden. In der Umsetzungsphase keine Verzögerungen.

4. Wie ist speziell bei der A 7 Salzgitter–Drammetal der Stand der Diskussionen zum weiteren Projektverlauf zwischen dem Bund und dem Land Niedersachsen nach dem Regierungswechsel?

Bezüglich des weiteren Vorgehens finden Abstimmungen zwischen dem BMVBS und dem Land Niedersachsen statt. Aus Sicht des BMBVS kann und soll der Vergabestart nach wie vor zeitnah erfolgen.

5. Wie ist bei der A 6 Wiesloch–Weinsberg der Stand der Diskussionen zum weiteren Projektverlauf zwischen dem Bund und dem Land Baden-Württemberg?

Das Land Baden-Württemberg trägt eine ÖPP-Realisierung des Projekts auf der A 6 – im Rahmen der Finanzierungsverantwortung des Bundes (siehe Antwort

zu den Fragen 95 bis 103) – mit, erstellt derzeit die erforderlichen Vergabeunterlagen und arbeitet an der Schaffung des notwendigen Baurechts.

6. Warum ist das Projekt A 94 für die erstmalige Realisierung eines PPP-Neubauprojektes im Bereich der Bundesautobahnen ausgewählt worden?
7. Wann ist der geplante Start des Vergabeverfahrens zum Projekt A 94 (bitte Datum und/oder Einordnung in den Verfahrensablauf nennen)?
8. Wann ist das geplante Ende des Vergabeverfahrens zum Projekt A 94?
9. Welche Besonderheiten existieren beim Neubau einer Strecke wie bei der A 94 nach dem PPP-Ansatz gegenüber dem Ausbau einer bestehenden Strecke mit PPP?

Die Fragen 6 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die A 94 als Fernstraßenverbindung zwischen München und Passau ist insbesondere für die Wirtschaft in der Region Südostbayerns von herausragender Bedeutung. Derzeit wird untersucht, ob der Neubauabschnitt im Zuge der A 94 zwischen Pastetten–Dorfen–Heldenstein im Rahmen eines ÖPP-Projekts umgesetzt werden könnte.

ÖPP-Projekte sind eine wertneutrale Beschaffungsvariante gegenüber der sogenannten konventionellen Realisierung von Bundesfernstraßenmaßnahmen. Nach § 7 Absatz 2 Satz 1 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sind für alle finanzwirksamen Maßnahmen angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Das BMVBS hat die Straßenbauverwaltung des Freistaates Bayern gebeten, die Eingangsdaten zu erheben, die für die Umsetzung der konventionellen bzw. der ÖPP-Beschaffungsvariante relevant sind und zwar für den Abschnitt der A 94 zwischen der AS Forstinning und der AS Markt. Auf der Grundlage dieser derzeit laufenden Datenerhebung wird im Auftrag des BMVBS durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) eine vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang werden auch die Besonderheiten zu berücksichtigen sein, die sich gegebenenfalls wegen des oben genannten Neubauabschnitts ergeben können. Dabei wird auf die Erfahrungen zurückgegriffen werden, die bei dem Neubau der Umfahrung Hörselberge im Zuge der A 4 gemacht wurden.

Sollte die Wirtschaftlichkeit der ÖPP-Realisierung gegenüber einer herkömmlichen Realisierung nachgewiesen werden, könnte im Sommer 2013 ein ÖPP-Vergabeverfahren eingeleitet werden.

10. Bei welchen A-Modell-Projekten ist die BVWP-Bewertung (BVWP: Bundesverkehrswegeplanung) als Eignungstest verwendet worden?
11. Sind ggf. alternative oder weitere Methodiken angewandt worden?
Und wenn ja, welche Methodiken bei welchen Projekten?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6307) zu den Fragen 6, 7, 12 und 13 der Kleinen Anfrage „Wirtschaftlichkeit der zweiten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“ wird verwiesen.

12. Welche Ergebnisse wurden bei den bisher abgeschlossenen vorläufigen WU im Hinblick auf die Kosteneffizienz bei den Realisierungskosten (Barwert der Kosten/Haushaltsausgaben) bei dem Ansatz nach der konventionellen Beschaffungsvariante (KBV) und PPP erzielt (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen)?
13. Welche monetären Nutzeneffekte wurden bei den bisher abgeschlossenen vorläufigen WU bei dem KBV-Ansatz und PPP untersucht, und welche Ergebnisse wurden dabei ermittelt (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen)?
14. Welche nichtmonetären Nutzeneffekte wurden bei den bisher abgeschlossenen vorläufigen WU bei dem KBV-Ansatz und PPP untersucht, und welche Ergebnisse wurden dabei (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen) erzielt?
 - a) In welcher Art und Weise wurden diese monetären und nichtmonetären Nutzeneffekte mit in die Ermittlung über die Art der Ausschreibung (PPP oder konventionell) einbezogen (bitte separat für die einzelnen Nutzeneffekte und separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen)?
 - b) Sind bei dem geplanten A-Modell-Projekt A 7 u. a. die monetären Nutzenkriterien Reisezeit, Stau und Unfälle während der Bau- und Betriebsphase berücksichtigt worden (bitte separat für die einzelnen Nutzeneffekte aufführen)?
 - c) Sind bei dem geplanten A-Modell-Projekt A 7 u. a. die nichtmonetären Nutzenkriterien „Standort Deutschland“, Planungsverlässlichkeit, Beschäftigungseffekte, Innovationen und Umweltaspekte berücksichtigt worden (bitte separat für die einzelnen Nutzeneffekte aufführen)?
15. Welche Ergebnisse wurden bei den bisher abgeschlossenen abschließenden WU im Hinblick auf die Kosteneffizienz bei den Realisierungskosten (Barwert der Kosten/Haushaltsausgaben) nach dem KBV-Ansatz und PPP erzielt (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen)?

Die Fragen 12 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das geplante ÖPP-Projekt auf der A 7 zwischen dem AD Bordsesum und südlich dem AD Hamburg/Nordwest ist abgeschlossen; das Vergabeverfahren läuft, so dass eine Veröffentlichung von WU-Inhalten negative wirtschaftliche Auswirkungen für die öffentliche Hand haben kann, siehe im Übrigen auch Vorbemerkung. Im Rahmen der vorläufigen WU muss vor allem auch bezogen auf die ÖPP-Variante mit Annahmen gerechnet werden, da es zu diesem Zeitpunkt kein ÖPP-Angebot gibt. Im Rahmen der abschließenden WU wird dann das bestgereichte ÖPP-Angebot in die WU eingefügt und erst dann kann beurteilt werden, welche Beschaffungsvariante auf Basis der aktuellen Markterkenntnisse wirtschaftlich vorteilhafter für die öffentliche Hand ist.

Die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das geplante ÖPP-Projekt A6 zwischen der AS Wiesloch/Rauenberg und dem AK Weinsberg ist nicht abgeschlossen.¹ Dies gilt auch für das geplante ÖPP-Projekt auf der A 7 zwischen dem AD Salzgitter und der AS Göttingen. Im Übrigen hat der Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages das BMVBS mit Beschluss vom 1. März 2013 aufgefordert, angesichts des erheblichen Volumens des ÖPP-Pro-

¹ Da es Veränderungen bei dem Projekt A 6 gab, ist die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gegebenenfalls zu überarbeiten und liegt daher doch noch nicht in ihrer endgültigen Fassung vor. Im Mai 2012 war das BMVBS noch davon ausgegangen, dass es sich bei dem damaligen Dokument bereits um die endgültige Fassung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur A 6 handelte.

jekts BAB A 7 die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unter Berücksichtigung der Bedenken des Bundesrechnungshofes vor Einleitung des Vergabeverfahrens zu überarbeiten. Das BMVBS ist aufgefordert, dem Rechnungsprüfungsausschuss bis zum 15. Mai 2013 hierzu zu berichten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6307) zu den Fragen 5, 23 und 24 der Kleinen Anfrage „Wirtschaftlichkeit der zweiten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“ verwiesen.

Den Abgeordneten des Deutschen Bundestages wurden die übrigen abgeschlossenen, vollständigen vorläufigen und abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich über die Geheimchutzstelle des Deutschen Bundestages kontinuierlich zugänglich gemacht, siehe Vorbemerkung der Bundesregierung.

16. Wurden in den WU nur die Varianten nach dem KBV-Ansatz und dem PPP-Ansatz untersucht, oder sind weitere Varianten betrachtet worden (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen)?

Ja, in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind keine weiteren Varianten betrachtet worden.

17. Wurden Engpässe im Personalbereich bei der Auftragsverwaltung im Endeffekt zum Teil als Wirtschaftlichkeitsnachteil bei dem KBV-Ansatz berücksichtigt (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen, sofern Unterschiede zwischen diesen bestehen)?

Wenn ja, wie hat sich dies qualitativ und quantitativ niedergeschlagen?

18. Welche Schlüsse zieht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) daraus hinsichtlich der adäquaten Wahrnehmung der Aufgaben im Kontext der Bundesauftragsverwaltung durch die Bundesländer bei den A-Modell-Projekten, wo dies der Fall sein kann?

19. Sind Gespräche mit den Bundesländern zur Behebung von möglichen Defiziten geführt worden oder geplant?

Die Fragen 17 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird der Personalaufwand für die jeweilige Straßenbauverwaltung des betroffenen Landes berücksichtigt, z. B. bei den Kostenabschätzungen zu ÖPP-Planungs-/Managementkosten, Begleitaufwand und den sogenannten Remanenzkosten. Diese Eingangsdaten sollen regelmäßig durch die Länder ermittelt werden und werden sodann im Zuge der Erstellung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Auftrag des BMVBS plausibilisiert.

Sofern Personalengpässe im Zuge der Umsetzung von Aufgaben im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen bei den Ländern entstehen sollten, obliegt es den Ländern aufgrund ihrer verfassungsrechtlichen Wahrnehmungskompetenz im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen diese zu beheben.

20. Ist die Variante geprüft worden, dass der KBV-Ansatz von der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) umgesetzt wird?
Wenn nein, warum nicht (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen, sofern Unterschiede zwischen diesen bestehen)?

Eine diesbezügliche Prüfung und Entscheidung obliegt den Straßenbauverwaltungen der Länder in eigener Zuständigkeit.

21. Welche Leitfäden und Richtlinien speziell zu WU bei A-Modellen sind bisher verwendet worden?
22. Inwieweit wurden bzw. sind diese jeweils veröffentlicht?
23. Welche Veröffentlichungen sind geplant?
24. Inwieweit wurden diese jeweils – ggf. unter Einbezug der Unterstützung durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) – bei Stakeholdern zur Diskussion gestellt?
25. Welche Stakeholder aus der Wirtschaft und Wissenschaft wurden jeweils eingeladen und sind der Einladung nachgekommen (bitte jeweils Personenanzahl je Gruppe nennen sowie außerdem bitte auch Namen angeben)?
26. Wurden diesen Stakeholdern jeweils Unterlagen zur Verfügung gestellt, und wenn ja, welche?
27. Welches ist der aktuell gültige Leitfaden?
28. Ist dieser öffentlich zugänglich bzw. wie ist dieser erhältlich (bitte separat beantworten für Abgeordnete und Bürger, dabei bitte auch auf Rechte nach dem Informationsfreiheitsgesetz – IFG – eingehen)?
29. Welche Planungen und Aktivitäten zur Überarbeitung/Aktualisierung des aktuell gültigen Leitfadens gibt es?
30. Erfolgen Konsultationen mit Stakeholdern bzw. ist es geplant, solche Konsultationen durchzuführen?
31. Welche Gruppen sollen einbezogen werden, und welche Materialien sollen diese erhalten?
32. Wie sieht der Zeitplan der Konsultationen mit den Stakeholdern für diese Überarbeitung aus?

Die Fragen 21 bis 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die bei den sich auf den reinen Kostenvergleich beschränkenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu den vier A-Modell-Pilotprojekten zu Grunde gelegte Methodik ist in dem parallel dazu entwickelten sogenannten „A-Modell-Leitfaden“ beschrieben und über die Homepage der VIFG, die das BMVBS in Fragen der Wirtschaftlichkeit von ÖPP berät, öffentlich zugänglich. Bei den ersten Projekten der 2. Staffel von ÖPP-Projekten wurde der Kostenvergleich jeweils um Nutzenbetrachtungen ergänzt, weshalb der vorgenannte Leitfaden entsprechend fortzuschreiben ist. Ein Entwurf der Fortschreibung wurde unter der Bezeichnung „Erläuterung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau“ (Erläuterung WU) erarbeitet. Zweck der Erläuterung WU ist die Beschreibung von methodischen Standards für die Durch-

führung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu den ÖPP-Modellen im Bundesfernstraßenbau.

Zugleich handelt es sich bei der Erläuterung WU um die Beschreibung der geplanten Vorgehensweise bei der Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in einem spezifischen Anwendungsfeld – ÖPP im Bundesfernstraßenbau – mit erläuternden Hinweisen. Damit soll einerseits gegenüber interessierten Dritten Transparenz ermöglicht werden, ohne die vertraulichen Angaben der Einzel-Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen offen zu legen, und andererseits für die Mitwirkenden (Straßenbauverwaltungen der Länder) und die Adressaten der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (Entscheidungsverantwortliche, z. B. Beauftragte für den Haushalt – § 9 BHO) eine Erläuterung des methodischen Ansatzes gegeben werden. Der administrative Umgang mit den – entsprechend der Erläuterung WU – erstellten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen soll so von den methodischen Fragestellungen entlastet und dadurch erleichtert werden.

Daraus ergibt sich, dass der A-Modell-Leitfaden und die daraus entwickelte Erläuterung WU verwaltungsinterne Angelegenheiten behandeln und sich im Entwurfsstadium für eine Beratung mit Interessenvertretern außerhalb der Verwaltung nicht eignen. Die Erläuterung WU wird auf Fachebene ausführlich zwischen den zuständigen Ressorts BMVBS und BMF unter Beteiligung des BRH erörtert.

Es ist beabsichtigt, die Erläuterung WU zu gegebener Zeit z. B. Verbänden vorzustellen.

33. Welche Aufgaben übernehmen folgende genannte Akteure bei der Erstellung von WU und der Projektvergabe, und mit welchen Ressourcen werden diese Aufgaben erfüllt: BMVBS, VIFG, DEGES, Bundesministerium der Finanzen (BMF), Auftragsverwaltung, externe Berater?

Die Aufgabenverteilung zwischen BMF, BMVBS und den Straßenbauverwaltungen der Länder ergibt sich aus den einschlägigen gesetzlichen Regelungen. Zwischen dem BMVBS und der jeweiligen Straßenbauverwaltung des betroffenen Landes wird regelmäßig ein sog. Verfahrensmanagement zur Durchführung der ÖPP-Projekte vereinbart (siehe Antwort zu den Fragen 104 und 105). Es obliegt der Entscheidung der Straßenbauverwaltungen der Länder, die DEGES zu beauftragen. Die VIFG berät das BMVBS in Fragen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierung bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau. Im Hinblick auf die Aufgaben externer Berater wird auf die Antwort zu Frage 34 verwiesen. Die jeweils eingesetzten personellen und finanziellen Ressourcen der vorgenannten Behörden, Gesellschaften und Berater sind von der jeweiligen Fragestellung und damit vom Einzelfall abhängig.

34. Welche Beratungskonsortien (bitte alle Konsortialmitglieder und auch evtl. Unterauftragnehmer nennen) haben welche Vergabeverfahren der A-Modell-Projekte begleitet und dabei welche Aufgaben (WU-Erstellung und/oder Vergabebegleitung und/oder anderer Aufgaben) wahrgenommen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6375) zu den Fragen 24 und 26 der Kleinen Anfrage „Realisierung der ersten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“ verwiesen. Für Fragen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sind vorrangig die Investitionsbank Schleswig-Holstein, Schüller-Plan, die Alfen Consult GmbH und die HHS Ingenieur GmbH beratend eingebunden, für rechtliche Fragen die Kanzlei Norton Rose. Es wird darauf hingewiesen, dass das Konsortium das BMVBS auch bei

dem geplanten ÖPP-Projekt auf der A 94 berät, allerdings mit reduzierten Beratungsleistungen (siehe Antwort zu den Fragen 6 bis 9).

35. Über welche Laufzeit, wie viele Projekte und welche Aufgaben erstreckt sich der Auftrag des aktuellen Beratungskonsortiums?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6307) zu Frage 26 der Kleinen Anfrage „Wirtschaftlichkeit der zweiten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“ in Verbindung mit der Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/5166) zu den Fragen 1, 2, 7, 10, 11 und 13 in Verbindung mit der Übersicht 1 der Kleinen Anfrage „Beraterverträge im Geschäftsbereich des BMVBS“ verwiesen. Die Vertragslaufzeit richtet sich nach Projektgegebenheiten.

36. Gibt es ggf. Verlängerungsoptionen für dessen Vertrag, und wenn ja, welche?

Der Vertrag sieht keine Verlängerungsoption vor.

37. Welche Projekte werden bzw. sollen nach derzeitigem Planungsstand noch von diesem Konsortium betreut werden?

Dabei handelt es sich um die Projekte A7 (NI), A 1/A30 (NW), A44 (HE) und A 61 (RP).

38. Für wann ist eine Folgeausschreibung vorgesehen?

Dies ist derzeit nicht vorgesehen.

39. Ist ein Mitglied der bisherigen Beratungskonsortien als Unterauftragnehmer beim aktuellen Beratungskonsortium beschäftigt?

Wenn ja, seit wann und wie bzw. in welchem Umfang ist dies der Fall (bitte jeweils konkrete Konstellation bei den einzelnen Projekten, d. h. Unternehmen, Thema und Aufgabenumfang nennen)?

Hierzu liegen dem Auftraggeber keine Erkenntnisse vor.

40. Welches Beratungskonsortium hat welche vorläufigen WU erstellt (bitte separat für die einzelnen Projekte aufführen)?

Die vorläufige WU für die A7 (NI) wurde im Auftrag des BMVBS und unter Mitwirkung des Landes Niedersachsen von der AMNRA Rechtsanwalts-gesellschaft mbH erstellt; wegen der übrigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen siehe bereits Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6375) zu den Fragen 24 und 26 der Kleinen Anfrage „Realisierung der ersten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“.

41. Gab es einen Wechsel in der Methodik bei der Erstellung der vorläufigen WU zwischen den einzelnen Beraterkonsortien?

Nein.

42. Wie viele und welche Bieter (bei Konsortien bitte möglichst auch Mitglieder nennen) haben bei den A-Modell-Vergaben an der Präqualifikation teilgenommen (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte auflühren)?
43. Wie viele und welche Bieter (bei Konsortien bitte möglichst auch Mitglieder nennen) haben bei den jeweiligen A-Modell-Vergaben die Angebots-/Verhandlungsphase erreicht (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte auflühren)?
44. Wie viele und welche Bieter (bei Konsortien bitte möglichst auch Mitglieder nennen) haben bei den jeweiligen A-Modell-Vergaben an den jeweiligen sukzessiven Angebots-/Verhandlungsphase teilgenommen (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte auflühren)?
45. Welcher Zeitraum lag dabei zwischen der Präqualifikations- und der Angebotsphase und zwischen den jeweiligen sukzessiven Angebots-/Verhandlungsphasen (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte auflühren)?
46. Inwieweit sind jeweils andere Bieter informiert worden, wie viele Bieter in die nächste Angebots-/Verhandlungsphase weitergekommen sind (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte auflühren)?
47. Inwieweit sind jeweils anderen Bietern/Bewerbern die Identität der Bieter genannt worden, welche die jeweils nächste Angebots-/Verhandlungsphase erreicht haben (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte auflühren)?

Die Fragen 42 bis 47 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie bereits in der Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/3330) zu Frage 1 der Kleinen Anfrage „Transparenz in Public Private Partnerships (PPP-Projekte)“ ausgeführt, werden die Vergabeverfahren für Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung durch die Länder durchgeführt. Die abgeschlossenen Vergabeverfahren für ÖPP-Projekte auf BAB waren jeweils strukturierte Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb; Präqualifikationsverfahren gemäß den §§ 97 Absatz 4a des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), 6 Absatz 3 Nummer 2 VOB/A 2012 erfolgten bei der Vergabe dieser Projekte nicht.

Der Umgang mit den Informationen, die sich für die bereits abgeschlossenen Vergabeverfahren für ÖPP-Projekte auf BAB aus den Vergabevermerken der jeweils zuständigen Vergabestelle des jeweiligen Landes ergeben, obliegt der Vergabestelle. Diese Dokumente machen die Vergabestellen nicht öffentlich zugänglich. Insoweit gibt es keine Besonderheiten bezüglich der Behandlung der Vergabeverfahren von ÖPP-Projekten auf BAB gegenüber denen von konventionell realisierten Bundesfernstraßenmaßnahmen. Wie bereits in der Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6307) zu Frage 1 der Kleinen Anfrage „Wirtschaftlichkeit der zweiten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“ ausgeführt, stellen die Wahrung des Geheimwettbewerbs sowie der Schutz von Produktions- und Geschäftsgeheimnissen 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 Artikel 12 des Grundgesetzes geschützte Recht auf die Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der Bieter erfolgen. Hier werden auch Geschäftsbeziehungen geschützt. Dieser Schutz entfielen, wenn die jeweiligen Mitglieder der Bieterkonsortien ohne deren jeweilige Einwilligung im Zuge der Beantwortung hier bekanntgegeben würden.

Vor diesem Hintergrund ist zu den aufgeworfenen Fragen folgende Übersicht zu den bereits abgeschlossenen Vergabeverfahren (siehe Vorbemerkung der Bundesregierung) möglich:

	Anzahl der Bewerber im Teilnahmewettbewerb	Anzahl der Bieter bei Einleitung der Angebotsphase	Anzahl der bevorzugten Bieter in der Verhandlungsphase	Mitglieder des erfolgreichen Bieterkonsortiums zum Zeitpunkt des BAFO
A 8, AD Augsburg/West – AD München-Allach	5	4	2	BAM PPP B.V., Fluor Infrastructure B.V., TRAPP Infra Wesel GmbH, Egis Projects S.A., Berger Bau GmbH.
A 4, Landesgrenze Thüringen/ Hessen – AS Gotha (Umfahrung Hörselberge)	5	4	2	Hochtief PPP Solutions GmbH, VINCI Concessions S.A.
A 1, AK Bremer Kreuz – AD Buchholz	8	4	2	Bilfinger Berger BOT GmbH, John Laing Infrastructure Ltd., Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG.
A 5, Malsch – AS Offenburg	7	4	2	VINCI Concessions S.A.S., VINCI S.A., Hochtief PPP Solutions GmbH, Südprojekt A-Modell GmbH & Co. KG.
A 8, AK Ulm-Elchingen – AS Augsburg/West	5	4	2	Hochtief PPP Solutions GmbH, Hermann Kirchner Projektgesellschaft mbH.
A 9, AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/ Bayern	6	6	2	VINCI Concessions S.A.S., VINCI Concessions Deutschland, BAM PPP A 9 Thüringen GmbH, Reinhold Meister GmbH.

Die Angebots- und Verhandlungsphasen haben sich bei den jeweiligen Vergabeverfahren für die in der Tabelle dargestellten ÖPP-Projekte zeitlich aneinander angeschlossen. Nach Abschluss des Teilnahmewettbewerbs erfolgte bei allen abgeschlossenen Vergabeverfahren – vorbehaltlich von Vergabenachprüfungsverfahren in diesem Verfahrensstadium (so bei A 8 AD Augsburg/West–AD München-Allach und bei A 5 Malsch–AS Offenbach) – in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang die Aufforderung an die Bieter zur Angebotsabgabe.

Das BMVBS geht davon aus, dass die Vergabestellen die jeweils gültigen und geltenden vergaberechtlichen Vorschriften anwenden.

48. Welche am Vergabeverfahren beteiligten Akteure erhalten in welcher Phase des Vergabeverfahrens den Vertragsentwurf (bitte für bisherige als auch aktuelle und zukünftige A-Modell-Projekte angeben)?
49. Dürfen die Bieter den Vertragsentwurf an ihre realwirtschaftlichen Subunternehmer, ihre finanzierenden Banken und ihre Berater weitergeben (bitte für bisherige als auch aktuelle und zukünftige A-Modell-Projekte angeben)?
50. Welche Beschränkungen gibt es bezüglich der Weitergabe des Vertragsentwurfs an vorgenannte Akteure (bitte für bisherige als auch aktuelle und zukünftige A-Modell-Projekte angeben)?

Die Fragen 48 bis 50 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/3330) zu den Fragen 1, 2, 3, 8, 9 und 10 der Kleinen Anfrage „Transparenz in Public Private Partnerships (PPP-Projekte)“ verwiesen.

51. Welche Anlagen werden bzw. wurden später Vertragsbestandteil (bitte für bisherige als auch aktuelle und zukünftige A-Modell-Projekte angeben)?

Die bereits abgeschlossenen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte auf BAB haben regelmäßig folgende Anlagen:

- Vertragserfüllungsbürgschaft,
- vom Konzessions-/Auftragnehmer abzuschließende Versicherungen,
- Gesellschaftsvertrag und Gesellschafterlisten der Projektgesellschaft und der Gesellschafter des Konzessions-/Auftragnehmers,
- Direktvertrag zwischen dem Konzessions-/Auftraggeber, den Fremdkapitalgebern und dem Konzessions-/Auftragnehmer.

Weitere Anlagen können projektspezifisch dazu kommen, z. B. Mautstrecke (bei den vier A-Modell-Pilotprojekten), Ermittlung der Verfügbarkeit, Protokolle der Verhandlungen, Punktekatalog und Muster eines Nutzungsvertrages.

52. Welche Umfänge wiesen die Anlagen jeweils auf (bitte für bisherige als auch aktuelle und zukünftige A-Modell-Projekte angeben)?

Die Antwort kann sich nur auf die bereits abgeschlossenen Konzessions- bzw. Projektverträge beziehen (siehe Vorbemerkung der Bundesregierung):

	Umfang der Anlagen zum Konzessions- bzw. Projektvertrag
A 8, AD Augsburg/West–AD München-Allach	25 Seiten.
A 4, Landesgrenze Thüringen/Hessen –AS Gotha (Umfahrung Hörselberge)	283 Seiten.
A 1, AK Bremer Kreuz –AD Buchholz	149 Seiten.
A 5, Malsch –AS Offenburg	55 Seiten.
A 8, AK Ulm-Elchingen–AS Augsburg/West	67 Seiten.
A 9, AS Lederhose –Landesgrenze Thüringen/Bayern	209 Seiten.

53. Welche Erwartungen in Bezug auf die Wettbewerbsintensität (auch im Hinblick auf die Möglichkeit der Kartellbildung) hatte die Bundesregierung vor der Vergabe bzw. bei der Vorbereitung der Vergabe der bisher vergebenen A-Modell-Projekte, und wie sind diese Erwartungen in die Ausgestaltung des Vergabeverfahrens mit eingeflossen (bitte bei Unterschieden auf die einzelnen Projekte eingehen)?
54. Welche Erfahrungen in Bezug auf die Wettbewerbsintensität hat die Bundesregierung dann bei der Vergabe der bisher vergebenen A-Modell-Projekte erworben (bitte bei Unterschieden auf die einzelnen Projekte eingehen)?
55. Wie werden bzw. wurden diese Erfahrungen bezüglich der Wettbewerbsintensität bei den bisher vergebenen A-Modell-Projekten in die Ausgestaltung aktueller und zukünftiger Vergabeverfahren integriert?
56. Wie schätzt die Bundesregierung die Wettbewerbsintensität (auch im Hinblick auf die Möglichkeit der Kartellbildung) in den aktuellen und zu-

künftigen Ausschreibungen des Bundes für die Realisierung von A-Modell-Projekten ein?

57. Wie stuft die Bundesregierung die Gefahr ein, dass Konsortien nach dem Gewinn eines A-Modell-Projektes an den weiteren Ausschreibungen teilnehmen, aber nach einem erfolgreichen Teilnahmewettbewerb kein Interesse an einer ernsthaften Angebotsabgabe mehr aufweisen – z. B. weil ihre Kapazität durch das bereits gewonnene Projekt absorbiert wird oder weil andere Gründe vorliegen – und damit den Wettbewerbsdruck bei der aktuellen Vergabe reduzieren und außerdem den Markteintritt neuer Wettbewerber damit verhindern bzw. erschweren?
58. Plant die Bundesregierung Gegenmaßnahmen zu ergreifen, um diesem mit einem Verlust an Wettbewerbsdruck einhergehenden Effekt zu begegnen?

Die Fragen 53 bis 58 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hatte und hat ein großes Interesse an der Aufrechterhaltung eines funktionierenden Wettbewerbs, auch im Bereich der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich. Ihr ist daher beispielsweise nicht daran gelegen, dass die öffentliche Hand Details von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen verbreitet oder Dokumente gar veröffentlicht, aus denen seitens der Marktteilnehmer Rückschlüsse auf wettbewerbsrelevante Daten bzw. Vorgehensweisen der öffentlichen Hand im Rahmen der Datenerhebung und Beurteilung von Sachverhalten abgeleitet werden können (siehe Vorbemerkung der Bundesregierung).

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/3330) zu den Fragen 41 und 42 der Kleinen Anfrage „Transparenz in Public Private Partnerships (PPP-Projekte)“ verwiesen. Auch die danach vorliegenden Ausschreibungsergebnisse führen nicht zu einer anderen Einschätzung der Bundesregierung.

59. Wäre bzw. ist bei den bereits vergebenen A-Modell-Projekten eine Vergabe als ÖPP erfolgt, wenn das Angebot des siegreichen privaten Bieters oberhalb des Reservationspreises der öffentlichen Hand liegt?
Wenn ja, bei welchen Projekten?
60. Wird bei laufenden und zukünftigen A-Modell-Projekten eine Vergabe als PPP erfolgen, wenn das Angebot des siegreichen privaten Bieters oberhalb des Reservationspreises der öffentlichen Hand liegt?
61. Inwieweit wurde bzw. wird der PSC (Public Sector Comparator = Wirtschaftlichkeitsvergleich) als Reservationspreis der öffentlichen Hand bei der Vergabe von A-Modell-Projekten verwendet (bitte für bisherige als auch aktuelle und zukünftige A-Modell-Projekte angeben)?
62. Wie wurde bzw. wird der Reservationspreis der öffentlichen Hand bei der Vergabe von A-Modell-Projekten festgelegt (bitte für bisherige als auch aktuelle und zukünftige A-Modell-Projekte angeben)?
63. Wie und wann wurden den Bietern etwaige Regelungen in Bezug auf den Reservationspreis bei den jeweiligen bereits vergebenen A-Modell-Projekten kommuniziert?

64. Wie und wann sollen den Bietern etwaige Regelungen in Bezug auf den Reservationspreis bei den aktuell und zukünftig zu vergebenden A-Modell-Projekten kommuniziert werden?

Die Fragen 59 bis 64 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Begriff „Reservationspreis“ wird in ÖPP-Verfahren des Bundes weder verwendet noch definiert. Dementsprechend werden auch keine Sachverhalte zu einem „Reservationspreis“ kommuniziert bzw. auf Basis eines „Reservationspreises“ entschieden.

65. Inwieweit wäre die Bundesregierung Schadenersatzansprüchen der Bieter ausgesetzt, falls das ÖPP-Vergabeverfahren aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit im Vergleich zum KBV-Ansatz aufgehoben werden würde?
66. Würde eine vergaberechtliche Verpflichtung zur Leistung derartiger Schadenersatzansprüche bestehen, und in welcher Höhe würde diese ggf. vorliegen?
67. Inwieweit wäre die Bundesregierung Schadenersatzansprüchen der Bieter ausgesetzt, wenn die Möglichkeit der Aufhebung des Vergabeverfahrens wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit vorher den potentiellen Bieter kommuniziert wurde?
68. Wie und wann wurden den Bieter etwaige Regelungen in Bezug auf derartige Schadenersatzansprüche bei den jeweiligen bereits vergebenen A-Modell-Projekten kommuniziert?
69. Wie und wann sollen den Bieter etwaige Regelungen in Bezug auf derartige Schadenersatzansprüche bei den aktuell und zukünftig zu vergebenen A-Modell-Projekten kommuniziert werden?

Die Fragen 65 bis 69 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Auftraggeber kann grundsätzlich nicht zum Vertragsschluss gezwungen werden und daher eine Vergabe immer aufheben. Ohne hinreichenden Aufhebungsgrund macht er sich hierdurch jedoch schadensersatzpflichtig. Die Unwirtschaftlichkeit der eingereichten Angebote kann ein Aufhebungsgrund im Sinne des § 17 Absatz 1 EG VOB/A sein und die Aufhebung der Vergabe rechtfertigen, siehe bereits Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 16/13502) zu Frage 17 der Kleinen Anfrage „Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)“. Denkbare Rechtsfolgen sind jedoch in keinem Fall Schadenersatzansprüche gegen die Bundesregierung gemäß Artikel 62 des Grundgesetzes.

Eine Kommunikation der Möglichkeit der Aufhebung wegen Unwirtschaftlichkeit der Angebote gegenüber den Bieter ist ohne Einfluss auf die vorgenannten Ausführungen, da die VOB/A und die BHO stets gelten; siehe auch schon Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 16/9001) zu den Fragen 49 und 50 der Kleinen Anfrage „Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)“.

Bei den Projekten der 2. Staffel wird zudem deklaratorisch zu Vergabebeginn darauf hingewiesen, dass die Angebote der Bieter mit der konventionellen Durchführungsvariante verglichen werden. Dies ist auch künftig vorgesehen.

70. Inwieweit wird bei der Überlegung der Aufhebung der Vergabe als ÖPP und dem Start eines neuen Vergabeverfahrens für den KBV-Ansatz berücksichtigt, dass durch diesen Wechsel der Beschaffungsvariante zusätzliche Kosten entstehen können?
71. Wird insofern ein Abweichen vom PSC als Kriterium für den Abbruch des Vergabeverfahrens (Reservationspreis) aufgrund der Berücksichtigung der Wechselkosten als gerechtfertigt angesehen?
72. Inwieweit ist dies vorher den potentiellen Bietern gegenüber kommuniziert worden bzw. ist dies geplant?
73. Inwieweit wird bei der Überlegung der Aufhebung der Vergabe als PPP und dem Start eines neuen Vergabeverfahrens für den KBV-Ansatz berücksichtigt, dass dadurch die potentiell ermittelten monetären Nutzenvorteile bei PPP wie z. B. durch die vorzeitige Realisierungsmöglichkeit im Vergleich zum KBV-Ansatz entgehen können?
74. Wird insofern ein Abweichen vom PSC als Kriterium für den Abbruch des Vergabeverfahrens (Reservationspreis) aufgrund der Berücksichtigung der potentiell ermittelten monetären Nutzenvorteile bei PPP als gerechtfertigt angesehen?
75. Inwieweit ist dies vorher den potentiellen Bietern gegenüber kommuniziert worden bzw. ist dies geplant?
76. Inwieweit wird bei der Überlegung der Aufhebung der Vergabe als PPP und dem Start eines neuen Vergabeverfahrens für den KBV-Ansatz berücksichtigt, dass dadurch die potentiell ermittelten qualitativen nichtmonetären Nutzenvorteile bei PPP wie z. B. durch die Zuverlässigkeit der Planung im Vergleich zur KBV entgehen?
77. Wird insofern ein Abweichen vom PSC als Kriterium für den Abbruch des Vergabeverfahrens (Reservationspreis) aufgrund der Berücksichtigung der potentiell ermittelten qualitativen nichtmonetären Nutzenvorteile bei PPP wie z. B. durch die Zuverlässigkeit der Planung im Vergleich zum KBV-Ansatz als gerechtfertigt angesehen?
78. Inwieweit ist dies vorher den potentiellen Bietern gegenüber kommuniziert worden bzw. ist dies geplant?

Die Fragen 70 bis 78 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für eine vergaberechtskonforme und insoweit rechtmäßige Aufhebung einer Vergabe ist ein Aufhebungsgrund im Sinne des § 17 Absatz 1 EG VOB/A erforderlich. Ein solcher Grund kann in der Unwirtschaftlichkeit der eingereichten Angebote begründet sein (§ 17 Absatz 1 Nummer 3 EG VOB/A). In der abschließenden WU wird das aus der Angebotswertung als wirtschaftlichstes Angebot hervorgegangene Angebot mit der konventionellen Durchführungsvariante verglichen. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit beruht auf allen in die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eingeflossenen Komponenten des ausgeschriebenen Projekts, also den mit dem unterstellten Qualitäts- und Leistungsstandard verbundenen Belastungen der öffentlichen Hand und den mit der Maßnahme je nach Beschaffungsvariante verbundenen Nutzen. Die Ergebnisse fließen somit gleichzeitig in den Nachweis nach § 7 BHO ein. Begleitend können auch qualitative Aspekte Berücksichtigung finden, die nicht monetär bewertet werden (können). Zusätzliche Kosten, die durch einen etwaigen Wechsel der Beschaffungsvariante entstehen, müssen im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht berücksichtigt werden.

79. Wäre eine Vergabe der bisher vergebenen A-Modell-Projekte A 1, A 4, A 5, A 7, A 8 und A 9 erfolgt, wenn der PSC unterhalb des Angebots des jeweils siegreichen privaten Bieters gelegen hätte?
81. War es bereits bei einzelnen Projekten der Fall, dass der PSC unterhalb des Angebots des siegreichen Bieters lag?
82. Wurde bei den A-Modell-Projekten, die als Pilotprojekte eingestuft waren, eine Vergabe aus Sicht der Bundeshaushaltsordnung als ausnahmsweise möglich eingestuft, auch wenn der PSC unterhalb des Angebots des jeweils siegreichen privaten Bieters liegt?

Die Fragen 79, 81 und 82 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 65 bis 69 wird verwiesen. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 16/9001) zu den Fragen 49 und 50 der Kleinen Anfrage „Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)“ verwiesen. Auch für bereits vergebene ÖPP-Projekte der 2. Staffel musste in einer abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden.

80. Ist das – und ggf. wie und an welcher Stelle im Vergabeverfahren – den Bietern gegenüber kommuniziert worden?

Auf die Antwort zu den Fragen 65 bis 69 wird verwiesen.

83. Wird eine Vergabe beim A-Modell-Projekt A 7 Hamburg/Nordwest-Bordesholm erfolgen, wenn der PSC unterhalb des Angebots des siegreichen privaten Bieters liegt?
84. Was ist in dieser Hinsicht den Bietern gegenüber kommuniziert worden bzw. soll kommuniziert werden?

Die Fragen 83 und 84 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das ÖPP-Vergabeverfahren für die A 7 zwischen dem AD Bordesholm und südlich des AD Hamburg/Nordwest läuft noch, so dass derzeit keine Auskünfte möglich sind (siehe Vorbemerkung der Bundesregierung).

85. Wird eine Vergabe bei den restlichen A-Modell-Projekten der 2. Staffel erfolgen, wenn der PSC unterhalb des Angebots des jeweils siegreichen privaten Bieters liegt?

Auch für diese Vergabeverfahren werden u. a. die Bestimmungen des GWB, der VOB/A und der BHO in ihrer jeweils gültigen Fassung gelten.

86. Bei welchen Projekten der vorgenannten Projekte sind Prüfungen des Bundesrechnungshofes (BRH) durchgeführt worden?
87. Was hat der BRH jeweils geprüft?
88. Zu welchen Einschätzungen ist der BRH bei der Prüfung der WU (vorläufige und abschließende WU) in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit der

Projekte gelangt (bitte nach Kosten/Kosteneffizienz und Gesamtbewertung differenzieren)?

Die Fragen 86 bis 88 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu den Projekten A 8 (AD Augsburg/West bis AD München-Allach), A 4 (Landesgrenze Thüringen/Hessen bis AS Gotha), und A 1 (AK Bremer Kreuz bis AD Buchholz) liegen Prüfungsmitteilungen des BRH vor. Auf der Grundlage eigener Prämissen und Prognosen führte der BRH dabei überschlägige Berechnungen durch und gelangte zu dem Ergebnis, dass die konventionelle Umsetzung vorteilhaft sei. Das BMVBS blieb in seinen Stellungnahmen zu den jeweiligen Prüfungsmitteilungen bei seiner gegenteiligen Einschätzung und gründet diese im Wesentlichen auf die Auffassung, dass der zur Erstellung der WU verpflichtete Maßnahmenträger seine eigenen Prognosen zu Grunde zu legen hat.

Darüber hinaus führt der BRH Prüfungen zu den Projekten A 9 (AS Lederhose bis Landesgrenze Thüringen/Bayern) und A 6 (AS Wiesloch-Rauenberg–AK Weinsberg) durch. Abschließende Ergebnisse dieser Prüfungen liegen dem BMVBS nicht vor.

Im Rahmen einer derzeit laufenden Orientierungsprüfung zu ÖPP-Projekten hat sich der BRH auch mit dem geplanten ÖPP-Projekt auf der A 7 in Niedersachsen befasst. Eine weitere Orientierungsprüfung des BRH befasst sich mit der Kostenkontrolle im Bundesfernstraßenbau. Auch hier ist die A 7 in Niedersachsen betrachtet worden.

89. Wie und in welchem Umfang wurden bei den A-Modell-Projekten die Vergütungszahlungen bzw. die einzelnen Elemente der Vergütungszahlungen (Anschubfinanzierung, Verfügbarkeitszahlungen, Mautweiterleitung usw.) auf die Länderquoten angerechnet (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen)?
90. Inwieweit ist geklärt, ob, wie und in welchem Umfang bei den neu angekündigten A-Modell-Projekten die Vergütungszahlungen bzw. die einzelnen Elemente der Vergütungszahlungen (Anschubfinanzierung, Verfügbarkeitszahlungen, evtl. Mautweiterleitung) auf die Länderquoten angerechnet werden (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen)?
91. Gibt es Einzelregelungen, und wie sehen diese aus?

Die Fragen 89 bis 91 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung der A-Modelle erfolgt aus Kapitel 12 09 (Erhebung und Verwendung der LKW-Maut), Titel 823 12 des Bundeshaushaltes und ist dort für jedes Projekt aufgeführt. Eine etwaige Anschubfinanzierung für einzelne Maßnahmen erfolgt im Rahmen der 2. Staffel zu 50 Prozent aus den Ländern quotala zugewiesenen Finanzmitteln für Bedarfsplanmaßnahmen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 16/7640) zu Frage 23 der Kleinen Anfrage „Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (so genanntes A-Modell)“ verwiesen.

92. Ist es aufgrund der Berücksichtigung der Vergütungszahlungen bei A-Modellen im Rahmen der Länderquote möglich, dass die betroffenen Bundesländer auch dann einen Vorteil aus der Realisierung von A-Mo-

dell-Projekten haben, wenn diese mit höheren Ausgaben aus Bundessicht (und volkswirtschaftlicher Perspektive) einhergehen?

Auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 16/7640) zu Frage 24 der Kleinen Anfrage „Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (so genanntes A-Modell)“ wird verwiesen.

93. Würden die Bundesländer in analoger Weise Finanzmittel für die Umsetzung nach dem KBV-Ansatz erhalten, wenn keine Realisierung nach dem ÖPP-Ansatz erfolgt wäre bzw. erfolgen würde (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen)?

Die Frage ist – z. B. bezogen auf die bereits realisierten Projekte – hypothetischer Natur.

94. Würden in den Bundesländern bei anderen Projekten die Finanzmittel abgezogen werden, wenn keine Realisierung nach dem ÖPP-Ansatz, sondern nach dem KBV-Ansatz erfolgt wäre bzw. geplant würde (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen)?
- a) Wie und in welchem Umfang würde konkret das Land Baden-Württemberg Finanzmittel für eine Umsetzung des Projektes A 6 Wiesloch–Weinsberg im Vergleich zu einer PPP-Realisierung vom Bund erhalten, wenn sich das Land entschließen würde, das Projekt nach dem KBV-Ansatz zu realisieren, und wie würde sich das auf die Bereitstellung von Finanzmitteln für andere Projekt in diesem Bundesland auswirken?
- b) Wie und in welchem Umfang würde das Land Niedersachsen Finanzmittel für eine Umsetzung des Projektes A 7 Salzgitter–Drammetal im Vergleich zu einer PPP-Realisierung vom Bund erhalten, wenn sich die neue Landesregierung entschließen würde, dass Projekt nach dem KBV-Ansatz zu realisieren, und wie würde sich das auf die Bereitstellung von Finanzmitteln für andere Projekt in diesem Bundesland auswirken?

Für die genannten ÖPP-Projekte liegen Entwürfe der vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vor, die eine ÖPP-Vorteilhaftigkeit ausweisen. Vor dem Hintergrund von § 7 BHO, der der Bundesregierung wirtschaftliches Handeln abfordert, stellt sich daher die hier aufgeworfene Frage der KBV-Realisierung derzeit nicht. Diese könnte dann zum Tragen kommen, wenn im Rahmen der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf Basis von Bieterangeboten die KBV-Realisierung wirtschaftlicher als die ÖPP-Umsetzung ist.

95. Haben Bundesländer das Recht, im Rahmen der Auftragsverwaltung Berater (z. B. Ingenieurbüros, Juristen, Ökonomen, Wirtschaftsprüfer, Verkehrsprognose-Berater) hinzuziehen?
96. Haben Bundesländer das Recht, die (ungeschwätzte) vorläufige WU einzusehen und diese zu prüfen?
97. Haben Bundesländer auch in diesem Kontext das Recht, Berater hinzuzuziehen?
- Wenn ja, gilt das Recht auf Hinzuziehung von Beratern auch, wenn Bundesländer entsprechende Vorkehrungen (vertraglich und/oder organisatorisch) zur Wahrung der Vertraulichkeit treffen?
98. Dürfen Bundesländer diese Berater eigenverantwortlich auswählen?

99. Hat das BMVBS dem Land Baden-Württemberg untersagt oder damit gedroht zu untersagen, Berater zur Prüfung der vorläufigen WU hinzuzuziehen?
100. Hat das BMVBS dem Land Baden-Württemberg untersagt, bestimmte Berater zur Prüfung der vorläufigen WU hinzuzuziehen?
101. Welche Beschränkungen ergeben sich dabei ggf. aus Vertragsvereinbarungen zwischen Bund und Land bezüglich des Vorgehens bei ÖPP-Vorhaben (bitte separat für die einzelnen Projekte aufführen)?
102. Inwieweit würde das BMVBS dem Land Niedersachsen Vorgaben und Beschränkungen auferlegen, wenn dieses beabsichtigt, die vorläufige WU für das dortige A-7-Vorhaben untersuchen zu lassen?
103. Welche Vorgaben und Beschränkungen wären möglich?

Die Fragen 95 bis 103 werden wegen ihres Sachzusammenhangs wie folgt beantwortet.

Nach dem Grundgesetz obliegt dem Bund die Finanzierungsverantwortung für die Bundesfernstraßen und damit auch die Verantwortung für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit einer Bundesfernstraßenmaßnahme nach § 7 BHO sowie ferner die Zuständigkeit für die Erstellung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen – im Rahmen der insoweit geltenden Vorgaben – für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau. Die Länder sind nicht für die Überprüfung des Handelns der Bundesregierung zuständig. Darauf hat das BMVBS die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg zum geplanten ÖPP-Projekt auf der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der AS Wiesloch-Rauenberg primär hingewiesen.

Zu dem geplanten ÖPP-Projekt auf der A 7 zwischen dem AD Salzgitter und der AS Göttingen ist die Frage hypothetisch – die Finanzierungsverantwortung des Bundes besteht auch hier.

Im Übrigen wird auf die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Jan Mücke (Plenarprotokoll 17/224) im Stenografischen Bericht der 224. Sitzung des Deutschen Bundestages zu Frage 47 (Anlage 26) des Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter verwiesen.

Die Bundesregierung hat ein großes Interesse an der Aufrechterhaltung intensiven Wettbewerbs, siehe Antwort zu den Fragen 53 bis 60. Die Straßenbauverwaltungen der Länder wirken an der Erstellung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen mit, indem sie die notwendigen Eingangsdaten liefern. Soweit bislang für ÖPP-Projekte der 2. Staffel Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen erstellt wurden, haben die betroffenen Straßenbauverwaltungen der Länder diese jeweils vollständig unter dem Hinweis der Vertraulichkeit vom BMVBS erhalten. Der Hinweis der Vertraulichkeit ist notwendig, weil die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen interne Kalkulationen der öffentlichen Hand zu dem jeweiligen Projekt beinhalten und ihre Offenlegung geeignet wäre, den Wettbewerb im Vergabeverfahren zu verringern (siehe Vorbemerkung der Bundesregierung).

Ob, und wenn ja, welche externen Berater die Straßenbauverwaltungen der Länder für die Erfüllung der ihnen im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen obliegenden Aufgaben auf eigene Kosten beauftragen, ist eine Entscheidung, die die Länder in ihrer eigenen Zuständigkeit zu treffen haben. Dabei müssen sie auch das Verpflichtungsgesetz beachten, im Übrigen siehe auch Antwort zu den Fragen 106 bis 110.

104. Welche konkreten Inhalte haben die Vereinbarungen zwischen dem Bund und dem jeweiligen Bundesland zur Durchführung von ÖPP-Vor-

haben im Rahmen der Auftragsverwaltung im Hinblick auf die Aufgaben- und Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Land, die Einrichtung von gemeinsamen Arbeitsgruppen, die Verfahrensdurchführung (inkl. Zeitplan), den Informationsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren, die Allokation der Kosten und die Vertraulichkeit aus Sicht des Landes?

105. Darf diese Vereinbarung verändert werden, und wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Die Fragen 104 bis 105 werden wegen ihres Sachzusammenhangs wie folgt beantwortet.

Auf die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Jan Mücke (Plenarprotokoll 17/224) im Stenografischen Bericht der 224. Sitzung des Deutschen Bundestages zu Frage 48 (Anlage 26) des Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter wird verwiesen. Es handelt sich bei den angesprochenen Dokumenten nicht um „Verbindungen“, sondern um Grundsätze zur Realisierung eines ÖPP-Projekts, die in einem sog. Verfahrensmanagement als verwaltungsinterne Verfahrensabsprache zwischen dem Bund und der jeweiligen Straßenbauverwaltung des betroffenen Landes festgelegt werden sollen.

106. Inwieweit darf das Bundesland den Landtagsparlamentariern in Geheimschutzstellen Einsicht in die WU gewähren?
107. Gibt es dabei Beschränkungen durch eine etwaige Vereinbarung zwischen Bund und Land?
108. Wurde solch eine Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niedersachsen für das ÖPP-Vorhaben A 7 Salzgitter–Drammetal getroffen?
109. Wurde diese Vereinbarung geändert?
Wenn ja, wann wurde die erste Version und wann wurde die zweite Version dieser Vereinbarung unterzeichnet?
110. Welche Rechte hat das Land Niedersachsen zur Prüfung der vorläufigen WU – auch unter Hinzuziehen von Beratern – gemäß dieser Vereinbarung, bzw. wurden solche Rechte eingeschränkt?

Die Fragen 106 bis 110 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Frage, ob und inwieweit ein Land den Landtagsparlamentariern eine Einsichtnahme in die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in Geheimschutzstellen gewähren darf, ist nach dem jeweiligen Landesrecht zu entscheiden, wobei das Land die schutzwürdigen Interessen des Bundes an dem Dokument wahren muss. Diese Verpflichtung trifft originär aber auch das Land, da es einen Geheimwettbewerb sicherstellen muss. In dem sogenannten Verfahrensmanagement (siehe Antwort zu den Fragen 104 und 105) sind hierzu keine Festlegungen enthalten. Im Übrigen wird wegen der Frage der Überprüfung einer vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durch ein Land auf die Antwort zu den Fragen 95 bis 103 verwiesen.

111. Aus welchen Mitteln werden die Vergütungszahlungen bei den Verfügbarkeitsmodellen finanziert (bitte separat für die einzelnen Projekte auführen und auf Unterschiede zwischen diesen eingehen)?

112. Falls dazu Mauteinnahmen verwendet werden, auf welche Art und Weise und in welchem Umfang werden die Mautmittel als Vergütungszahlungen bei den als Verfügbarkeitsmodell ausgestalteten A-Modell-Projekten verwendet (bitte separat für die einzelnen Projekte aufführen und auf Unterschiede zwischen diesen eingehen)?

Die Fragen 111 und 112 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vergütung wird aus Mautmitteln geleistet. Auf die Antwort zu den Fragen 89 bis 91 wird verwiesen.

113. Wie wird die VIFG in die Finanzierung der A-Modelle mit einbezogen?

Die A-Modelle sind keine Finanzierungsmodelle, weshalb eine Einbeziehung der VIFG in die Finanzierung dieser Projekte nicht in Rede stehen kann. Die VIFG ist aber – wie auch im konventionellen Bereich – in die Auszahlung an die Auftragnehmer eingebunden, indem sie die vom jeweiligen Land pro Monat ermittelte Vergütung an die (ÖPP-)Auftragnehmer auskehrt.

114. Welche Überlegungen gibt es bei der Bundesregierung hinsichtlich des Einbezugs von Projektanleihen der Europäischen Investitionsbank bei der Finanzierung aktueller und zukünftiger A-Modelle?

Die Entscheidung über die Art und Weise der (anteiligen) Einbringung von Eigen- und Fremdkapital obliegt den Bietern. Dies gilt auch für die Entscheidung über den Einsatz von Projektanleihen, die die Bieter im Wettbewerb zu treffen haben. Die Bundesregierung verfolgt mit Interesse, ob sich durch den Einsatz von Projektanleihen Wirtschaftlichkeitsvorteile ergeben können.

115. Welche Nachverhandlungen hat es bei den bisherigen A-Modell-Projekten nach Vertragsabschluss gegeben (bitte jeweils für jedes einzelne Projekt und jede Nachverhandlung das Thema, die Ursache wie z. B. Umweltänderung oder Vertragslücken, Verhandlungsteilnehmer, Nachverhandlungsergebnis und Volumen angeben)?

Die Bundesregierung stellt klar, dass es bei den bisher für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich durchgeführten Verhandlungsverfahren (siehe Antwort zu den Fragen 42 bis 47) keine unzulässigen „Nachverhandlungen“ im Sinne von § 15 Absatz 3 EG VOB/A geben kann.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6375) zu den Fragen 12 und 13 der Kleinen Anfrage „Realisierung der ersten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“ verwiesen.

Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass die für die Abwicklung der Konzessions- bzw. Projektverträge im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Artikel 90, 85 des Grundgesetzes) zuständigen Straßenbaubehörden der Länder oder in deren Auftrag die DEGES mit dem jeweiligen Konzessions- bzw. Auftragnehmer Verhandlungen über die Anwendung der mit der Zuschlagserteilung verbindlich gewordenen Konzessions- bzw. Projektverträge geführt haben und zwar in diesem Zusammenhang insbesondere über die Frage, ob und ggf. in welcher Höhe unvorhersehbare Mehrkosten erstattet werden.

116. Welche Schlichtungsverfahren hat es bei den bisherigen A-Modell-Projekten nach Vertragsabschluss gegeben (bitte jeweils für jedes einzelne

Projekt und jedes Schlichtungsverfahren das Thema, die Ursache wie z. B. Umweltänderung oder Vertragslücken, Schlichtungsteilnehmer inkl. Schlichter, Schlichtungsergebnis und Volumen angeben)?

Auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6375) zu Frage 16 der Kleinen Anfrage „Realisierung der ersten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“ wird verwiesen.

Ergänzend wird zu den abgeschlossenen Schlichtungsverfahren (siehe Vorbermerkung der Bundesregierung) folgende Tabelle zur Verfügung gestellt:

	Schlichtungsverfahren
A 8, AD Augsburg/West –AD München-Allach	Bislang 3 abgeschlossene Schlichtungsverfahren. <u>Themen:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Kampfmittelondierungsmaßnahmen (Einigung erzielt), • Änderung bzw. Verlegung von bestehenden Leitungen Dritter (Einigung erzielt), • Auslegung der konzessionsvertraglichen Regelungen zur Vergütung Maut (Einigung erzielt).
A 4, Landesgrenze Thüringen/Hessen –AS Gotha (Umfahrung Hörselberge)	Bislang 3 abgeschlossene Schlichtungsverfahren. <u>Themen:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand für Erhaltungsmaßnahmen im Bereich der sogenannten Bestandsstrecke (vom Konzessionsnehmer nicht zu erneuernde, jedoch zu erhaltende Teile des Konzessionsgegenstands) (Einigung erzielt), • Baugrunduntersuchungen und Leitungen im Baufeld (Überwiegend Einigung erzielt), • Auslegung der konzessionsvertraglichen Regelungen zu Verkehrsbeeinträchtigungskosten, das im Ergebnis scheiterte, da seitens des Konzessionsgebers der Schlichterspruch abgelehnt wurde.
A 1, AK Bremer Kreuz –AD Buchholz	Bislang 1 abgeschlossenes Schlichtungsverfahren; dazu wird auf die Antwort zu den Fragen 124 bis 127 verwiesen. Den Antrag auf Durchführung des Schlichtungsverfahrens in einem anderen Fall nahm der Konzessionsnehmer zurück.
A 5, Malsch –AS Offenburg	Bislang 1 abgeschlossenes Schlichtungsverfahren zur Auslegung der konzessionsvertraglichen Regelungen zur Verfügung Maut, das im Ergebnis scheiterte, da seitens des Konzessionsgebers der Schlichterspruch abgelehnt wurde.
A 8, AK Ulm-Elchingen –AS Augsburg/West	Keine.
A 9, AS Lederhose –Landesgrenze Thüringen/Bayern	Keine.

Die Mitglieder des jeweiligen Schlichtungsausschusses sind für den Konzessions- bzw. Auftraggeber Vertreter der jeweils zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder bzw. in deren Auftrag Vertreter der DEGES und für den Konzessions- bzw. Auftragnehmer Vertreter der jeweiligen Projektgesellschaft des ÖPP-Projekts. Die Mitglieder des jeweiligen Schlichtungsausschusses sollen jeweils einen unabhängigen Vorsitzenden benennen.

Da das Volumen der jeweiligen Schlichtungsverfahren auch Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Konzessions- bzw. Auftragnehmer betrifft, erfolgt hierzu keine Bezifferung. Im Übrigen ist eine solche Bezifferung im Hinblick auf zukünftige Verfahren auch nicht im Interesse des Konzessions- bzw. Auftraggebers.

117. Welche Regelungen existieren in den Verträgen zum Nachverhandlungs- und Schlichtungsverfahren, und wie sind diese spezifiziert (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen)?

In den bestehenden Konzessions- bzw. Projektverträgen für ÖPP-Projekte auf BAB gibt es keine Regelungen zu „Nachverhandlungen“. Zum Verständnis von „Nachverhandlungen“ siehe Antwort zu Frage 115.

Die bestehenden Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte auf BAB beinhalten jeweils Regelungen für Schlichtungsverfahren. Zur Frage der öffentlichen Verfügbarkeit von konzessionsvertraglichen Regelungen in Entwurfsfassung und in Endfassung wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/3330) zu den Fragen 8 und 9 der Kleinen Anfrage „Transparenz in Public Private Partnerships (PPP-Projekte)“ verwiesen.

118. Welche Rechtsstreitigkeiten hat es bei den bisherigen A-Modell-Projekten nach Vertragsabschluss gegeben (bitte jeweils für jedes einzelne Projekt und jede Rechtsstreitigkeit das Thema, die Ursache wie z. B. Umweltänderung oder Vertragslücken, Gerichtsverfahrensteilnehmer, Gerichtsergebnis und Volumen angeben)?

Die Bundesregierung geht aufgrund des Klammerzusatzes in Frage 118 davon aus, dass mit dem Begriff „Rechtsstreitigkeiten“ etwaige gerichtliche Verfahren gemeint sind. Solche waren und sind nicht anhängig.

119. Welche Bundesministerien und weiteren Akteure auf Seiten der öffentlichen Hand (z. B. Beratungskonsortien) sind in die Nachverhandlungen und Schlichtungsverfahren involviert (bitte separat für die einzelnen A-Modell-Projekte aufführen)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6375) zu Frage 19 der Kleinen Anfrage „Realisierung der ersten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“ verwiesen.

120. Welche Kostenaufteilungen sollen zwischen Bund und Ländern bei A-Modell-Projekten erfolgen, wenn aufgrund von geänderten Leistungsanforderungen der öffentlichen Hand Mehrkosten anfallen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 16/7640) zu Frage 25 der Kleinen Anfrage „Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (so genanntes A-Modell)“ verwiesen.

121. Gibt es dabei Unterschiede zur konventionellen Beschaffungsvariante, und wenn ja, welche?

Nein.

122. Wer trägt (Anteil Bund/Länder) die Kosten, die im Rahmen von Nachverhandlungen, Schlichtungs- und Gerichtsverfahren entstehen?

Für die Frage, wer die Kosten trägt, die im Rahmen von Nachverhandlungen, Schlichtungs- und Gerichtsverfahren entstehen, kommt es grundsätzlich darauf an, ob die Kosten im Einzelfall als Verwaltungsausgaben dem Land oder als Zweckausgaben dem Bund zuzuordnen sind (Artikel 104a des Grundgesetzes).

Für Gerichtsverfahren gilt im Übrigen, dass die Partei die Kosten des Rechtsstreits trägt, die unterliegt. Für die Kosten von Schlichtungsverfahren können daneben auch Regelungen aus den jeweiligen Konzessions- oder Projektverträgen einschlägig sein (siehe auch Antwort zu Frage 117). Für Nachverhandlungen wird zudem auf die Antwort zu Frage 115 verwiesen.

123. Welche Prüfungen zu Nachverhandlungen, Schlichtungen und Streitigkeiten durch den BRH sind nach Kenntnis der Bundesregierung erfolgt bzw. werden aktuell durchgeführt, und mit welchem Ergebnis (bitte separat für die einzelnen Projekte aufführen)?

Der BRH führt derzeit eine Orientierungsprüfung zu den ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau durch. Prüfungsergebnisse liegen dem BMVBS nicht vor.

124. Wie ist konkret der Stand bei der Nachverhandlung/Schlichtung zur Mautformel beim A-Modell-Projekt auf der A 1 zwischen Hamburg und Bremen?
125. Wie lautet die Mautformel (bitte kompletten Vertragsparagrafen darstellen), über welche gestritten wird?
126. Ist diese Mautformel in identischer oder in ähnlicher Form auch in Vertragsentwürfen enthalten gewesen, welche im Rahmen des Vergabeverfahrens anderen Bietern zur Verfügung gestellt wurden (bitte – sofern die letztendlich im Vertrag enthaltene Mautformel nicht veröffentlicht werden kann – diese Mautformel aus den Vertragsentwürfen offenlegen)?
127. Welches Volumen (Barwert, bitte Diskontrate angeben) hat der Gegenstand dieser Nachverhandlung (bitte ggf. Schätzungen von Betreiber und BMVBS angeben)?

Die Fragen 124 bis 127 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6375) zu Frage 18 der Kleinen Anfrage „Realisierung der ersten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“ verwiesen. Der nun abgeschlossene Vergleich wird nach derzeitigem Kenntnisstand bei einer Gesamtbetrachtung über die gesamte Konzessionslaufzeit nicht dazu führen, dass die für das Projekt eingegangenen Verpflichtungsermächtigungen (für 30 Jahre) überschritten werden.

Es wird angenommen, dass mit „Mautformel“ die vertraglichen Regelungen zur Vergütung Maut gemeint sind. Diese sind Gegenstand des Konzessionsvertrages für das A-Modell A 1 Hamburg–Bremen. Zur Frage der öffentlichen Verfügbarkeit von konzessionsvertraglichen Regelungen in Entwurfsfassung und in Endfassung wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/3330) zu den Fragen 8 und 9 der Kleinen Anfrage „Transparenz in Public Private Partnerships (PPP-Projekte)“ verwiesen.

