

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Ekin Deligöz, Anja Hajduk, Dr. Tobias Lindner, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Annalena Baerbock, Harald Ebner, Britta Haßelmann, Sylvia Kotting-Uhl, Steffi Lemke, Peter Meiwald, Beate Müller-Gemmeke, Brigitte Pothmer, Dr. Gerhard Schick, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drohende Insolvenz der ÖPP-Betreibergesellschaft „A1-Mobil“

Die massiven Risiken für Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, die aus der Privatisierung öffentlicher Infrastruktur durch ÖPP-Projekte (ÖPP – Öffentlich-Private Partnerschaften) entstehen, wurden in den letzten Jahren in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages und in der Öffentlichkeit umfangreich und kritisch diskutiert. Trotzdem verschwieg das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die erheblichen Probleme mit der Betreibergesellschaft A1 mobil GmbH & Co. KG (A1-Mobil). Über Presseberichte erfuhren Öffentlichkeit und Parlament von einer drohenden Insolvenz des ÖPP-Vertragsnehmers sowie von einem bereits gelaufenen Schiedsverfahren und einer Klage des Betreiberkonsortiums gegen den Bund mit einem Forderungsvolumen von 787 Mio. Euro. Das ist aus Sicht der Fragesteller eine Missachtung des Parlaments.

Der Bundesrechnungshof hat in diversen Berichten an den Haushalts- und den Verkehrsausschuss die Unwirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten bei den Bundesfernstraßen gegenüber einer Projektumsetzung durch die öffentliche Hand, die mangelhafte Datengrundlage bei den zugrunde gelegten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sowie die hohe Intransparenz und die hohen Kostenrisiken bei laufenden ÖPP-Vergabeverfahren klar und deutlich dargestellt (u. a. in seinen Berichten an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau – Haushaltsausschuss Ausschussdrucksache 18(8)0822 – sowie über die Prüfung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum ÖPP-Projekt „A 49 AK Kassel-West – Anschluss A 5“ – Haushaltsausschuss Ausschussdrucksache 18(8)4388).

Die Bundesregierung muss nun umgehend volle Transparenz herstellen und das Parlament sowie die Öffentlichkeit umfassend informieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann wurden Nachverhandlungen über Vertragskonditionen, Schlichtungsverfahren und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Betreibergesellschaft A1-Mobil eingeleitet, und wann wurden diese Verfahren mit welchem Ergebnis beendet bzw. aus welchen Gründen wurden diese Verfahren abgebrochen?

2. Wie kommt es zur zeitlichen Verzögerung zwischen Einbruch der Verkehrsmengen und Lkw-Mauteinnahmen im Zuge der Finanzkrise 2008/2009 und der drohenden Insolvenz der Bertreibergesellschaft A1-Mobil erst ca. acht Jahre später?
3. Welcher Streitwert und zu welchen Streitpunkten wurde in den stattgefundenen Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Bertreibergesellschaft A1-Mobil jeweils verhandelt?
4. Auf welcher Grundlage kam das bisherige Schlichtungsverfahren zu dem Schluss, dass der Bund dem Autobahnbetreiber A1-Mobil Vergütungszahlungen schulde (vgl. ZDF-Magazin WISO vom 28. August 2017, www.zdf.de/verbraucher/wiso/wiso-vom-28-august-2017-100.html)?
5. Sind die vertraglichen Regelungen und weitere rechtliche Grundlagen zu Nachverhandlungen, Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren den Mitgliedern des Deutschen Bundestages und/oder der Öffentlichkeit zugänglich, und wenn ja, auf welchem Wege?
Wenn nein, warum nicht?
6. Welche externen Gutachten und externen Beratungstätigkeiten wurden im Zusammenhang mit dem ÖPP-Projekt A1 sowie speziell mit Hinblick auf Nachverhandlungen, Schlichtungsverfahren und Schiedsgerichtsverfahren zwischen Bund und der Bertreibergesellschaft „A1-Mobil“ durch den Bund vergeben, bzw. welche diesbezüglichen Ausschreibungen laufen, und welche Kosten sind hierfür jeweils bis zum 1. September 2017 dem Bundeshaushalt entstanden?
7. Wer waren bzw. sind die jeweiligen Auftragnehmer, und wie hoch war bzw. ist die Höhe der Auftragssumme der jeweiligen externen Gutachten und externen Beratungstätigkeiten?
8. Wie hoch waren bzw. sind die Anwaltskosten des Bundes für die in Frage stehenden Nachverhandlungen, Schlichtungsverfahren und Schiedsverfahren?
9. Wer sind die Auftragnehmer für die anwaltliche Vertretung des Bundes in den in Frage stehenden Nachverhandlungen, Schlichtungsverfahren und Schiedsverfahren?
10. Wann, durch wen und in welcher Form wurden die Mitglieder des Bundeskabinetts jeweils über
 - die Aufnahme von Nachverhandlungen der ÖPP-Vertragskonditionen,
 - die Einleitung von Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Bertreibergesellschaft A1-Mobil,
 - die drohende Insolvenz der Bertreibergesellschaft A1-Mobil,
 - die Klageabsicht der Bertreibergesellschaft A1-Mobilinformiert?
11. Wann, durch wen und in welcher Form wurde das Bundesministerium der Finanzen und der Bundesminister der Finanzen Dr. Wolfgang Schäuble über
 - die Aufnahme von Nachverhandlungen der ÖPP-Vertragskonditionen,
 - die Einleitung von Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Bertreibergesellschaft A1-Mobil
 - die drohende Insolvenz der Bertreibergesellschaft A1-Mobil
 - die Klageabsicht der Bertreibergesellschaft A1-Mobilinformiert?

12. Wann, durch wen und in welcher Form wurden das Bundeskanzleramt und die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel über
 - die Aufnahme von Nachverhandlungen der ÖPP-Vertragskonditionen,
 - die Einleitung von Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Betreibergesellschaft A1-Mobil,
 - die drohende Insolvenz der Betreibergesellschaft A1-Mobil und
 - die Klageabsicht der Betreibergesellschaft A1-Mobilinformiert?
13. Wann, durch wen und in welcher Form wurden das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und der Bundesminister für Wirtschaft und Energie Sigmar Gabriel bzw. die Bundesministerin für Wirtschaft und Energie Brigitte Zypries über
 - die Aufnahme von Nachverhandlungen der ÖPP-Vertragskonditionen,
 - die Einleitung von Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Betreibergesellschaft A1-Mobil,
 - die drohende Insolvenz der Betreibergesellschaft A1-Mobil und
 - die Klageabsicht der Betreibergesellschaft A1-Mobilinformiert?
14. Sollten nach Planungen der Bundesregierung das Parlament und die Öffentlichkeit über die Nachverhandlungen, die Schiedsgerichtsverfahren, die Klage und die damit verbundenen großen Haushaltsrisiken in Kenntnis gesetzt werden?
Wenn ja, wann, und in welcher Form war dies geplant?
Wenn nein, warum nicht?
15. Warum wurden weder Öffentlichkeit noch Parlament unverzüglich nach Beginn oder nach Ende der Schiedsverfahren informiert?
16. Wie setzt sich die laut Presseberichten (u. a. Süddeutsche Zeitung vom 26. August 2017) durch den Autobahnbetreiber A1-Mobil an den Bund gerichtete Forderungssumme von 787 Mio. Euro zusammen?
17. Auf welcher Vertragsgrundlage oder anderweitigen rechtlichen Grundlage erhebt die private Betreibergesellschaft ihre Ansprüche auf Zahlung von 787 Mio. Euro Steuergelder bzw. Mautmittel?
18. Enthalten die vertraglichen Regelungen oder weitere Vereinbarungen zum ÖPP-Projekt A1 Klauseln, die den finanzierenden Banken erlauben, das ÖPP-Projekt zu übernehmen und selbstständig einen neuen Betreiber zu suchen, und wurde nach Kenntnis der Bundesregierung eine solche Übernahme in Erwägung gezogen, und wenn ja, wann?
Wenn nein, warum nicht?
19. Welche vertraglichen Verpflichtungen des Bundes bestehen gegenüber der Betreibergesellschaft A1-Mobil im Falle einer Insolvenz?
20. Welche vertraglichen Verpflichtungen des Bundes bestehen gegenüber den finanzierenden Banken im Falle einer Insolvenz?

21. Welche Kosten entstehen für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler bzw. Mautzahlerinnen und Mautzahler, wenn die Betreibergesellschaft A1-Mobil insolvent geht und der Bund dieses Autobahnteilstück übernimmt?
Wird die Betreibergesellschaft A1-Mobil noch für die Baukosten vergütet, und wenn ja, ab wann und in welchem Umfang?
Wenn nein, warum nicht?
22. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass im Falle einer Insolvenz von A1-Mobil der Betrieb der Autobahn fortgeführt werden kann, und wer wird diese Aufgaben dann zukünftig wahrnehmen?
23. Welche Dauer nimmt die Bundesregierung für das anstehende ordentliche Gerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Betreibergesellschaft A1-Mobil an, und liegt hierfür ein Zeit- und Ablaufplan der Bundesregierung vor?
24. Wie wird mit der Betreibergesellschaft A1-Mobil und dem ÖPP-Projekt A1 vor dem Hintergrund sich möglicherweise lange hinziehender ordentlicher Gerichtsverfahren in der Zwischenzeit umgegangen?
25. Welche weiteren Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren sowie ordentliche Klageverfahren zwischen dem Bund und weiteren ÖPP-Betreiberfirmen mit welchen jeweiligen Streitwerten, zu welchen Streitpunkten und Forderungsvolumen laufen derzeit noch oder sind bereits mit welchem Ergebnis abgeschlossen worden (die genannten Aspekte bitte jeweils separat für jedes ÖPP-Projekt tabellarisch angeben)?
26. Welche weiteren Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren sowie ordentliche Klageverfahren zwischen dem Bund und privaten Unternehmen mit welchen jeweiligen Streitwerten, zu welchen Streitpunkten und Forderungsvolumen laufen derzeit noch oder sind bereits mit welchem Ergebnis abgeschlossen worden (die genannten Aspekte bitte jeweils separat für jeden Fall tabellarisch angeben)?
27. Inwieweit unterscheiden sich die vertraglichen Vergütungsregelungen mit den Lkw-Mauteinnahmen bei den anderen vier A-Modell-Projekten?

Berlin, den 30. August 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion