



15.10.2020

Teuer und undurchsichtig – eine Chronik des ÖPP-Projekts A49

Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) im Straßenbau sind teure und intransparente Privatisierungsprojekte. Davon profitieren große Baukonzernen, Banken und Versicherungen – auf Kosten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Doch Verkehrsminister Scheuer setzt auch 2020 seinen Privatisierungswahnsinn unbeirrt fort, um auch unrentable Autobahnprojekte auf Teufel komm raus durchzudrücken. Die Chronik des ÖPP-Projekts A49 ist ein Paradebeispiel dafür. Sie zeigt, wie blind SPD und Union dem Minister bis heute vertrauen, der mit dem Pkw-Maut-Desaster bereits Milliarden an Steuergeld in den Sand gesetzt hat.

Das ÖPP-Projekt A49 ist teuer. Schon vor Baubeginn schießen beim ÖPP-Projekt A49 die Kosten durch die Decke. Noch im Herbst 2019 rechnete die Bundesregierung mit Kosten von 1,1 Mrd. Euro, im Mai 2020 sind es schon 1,4 Mrd. Euro. Das ist eine Kostensteigerung über 30 Prozent. Die Chronologie der Ereignisse zeigt: Union und SPD im Bundestags sind Andie Scheuer beim ÖPP-Projekt fast blind gefolgt, auch diesen riesigen Kostensprung trugen beide Fraktionen im Haushaltsausschuss klaglos mit.

Der wahre Nutzen des ÖPP-Projekts A49 bleibt im Dunklen. Der Verkehrsminister verschleiert bis heute die Wirtschaftlichkeitsberechnungen des ÖPP-Projekts. Der Bundesrechnungshof hat die Berechnungen drei Mal geprüft und jedes Mal zum Teil massive Kritik an den Berechnungen geäußert. Zuletzt hat der Bundesrechnungshof im Mai 2020 erneut Zweifel an der letzten Kostenschätzung des Verkehrsministeriums erhoben. Aufgrund der schlechten Datenlage des Verkehrsministeriums können die Rechnungsprüfer nicht einschätzen, ob die angesetzten Kosten angemessen sind. Außer dem Bundesrechnungshof zeigt Minister Scheuer die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen niemandem. Auch Bundestagsabgeordnete dürfen sie nicht einsehen. Der Grund: Niemand soll sehen wie seine teuren Berater gerechnet haben. Warum wohl nicht? Weil aus anderen Projekten bekannt ist, dass sich Andreas Scheuer die Privatisierung von seinen Beratern schönrechnen lässt, dass es nur so kracht. Außerdem soll niemand sehen, wie üppig die Renditen sind, die der Minister den privaten Autobahnfirmen zahlt. Das ist ein Bruch des eigenen Koalitionsvertrages, in dem die Große Koalition sich vorgenommen hatte die Wirtschaftlichkeitsverträge zu den ÖPP-Projekten offenzulegen.

Wir GRÜNE im Bundestag fordern den Verkehrsminister auf, die geschlossenen ÖPP-Verträge zur A49 umgehend zu kündigen und die entsprechenden Verträge sowie die entsprechenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, so wie im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD angekündigt, vollständig zu veröffentlichen.



Die Chronik des ÖPP-Projekts A49 im Einzelnen

12.11.2015: Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages sperrt die Haushaltsmittel für das ÖPP-Projekt A 49 in qualifizierter Form. Grund hierfür war das noch fehlende Einvernehmen zwischen dem BMVI, dem Bundesrechnungshof und dem BMF zur Weiterentwicklung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau. Diese Sperre wurde erneut in den Haushalt 2017 ausgebracht.

2016: Trotz massiver Bedenken des Bundesrechnungshofs beschließen Union und SPD, das Vorhaben A 49 in den Bedarfsplan Straße aufzunehmen.

14.06.2017: Bericht des Bundesrechnungshofes über die Prüfung der überschlägigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

28.06.2017: Der Haushaltsausschuss entsperrt mit den Stimmen von Union und SPD 1,1 Mrd. Euro für den Bau der A 49 - unter der Voraussetzung, dass die Hinweise des Rechnungshofs vom 14.06.2017 berücksichtigt werden und alle anfallenden Kosten und Risiken in den Vergleich zwischen öffentlichem und privatem Bau einbezogen werden.

28.02.2018: Das Bundesverkehrsministerium eröffnet nach dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss das Vergabeverfahren für das ÖPP-Projekt A49.

12.03.2018: Union und SPD vereinbaren im Koalitionsvertrag, dass die bislang vorgesehenen und noch nicht fertiggestellten ÖPP-Projekte umgesetzt werden, 'wenn deren Wirtschaftlichkeit auf Basis der mit dem Bundesrechnungshof abgestimmten Regularien transparent nachgewiesen worden ist'. Auch sollten die Untersuchungen und die Verträge 'nach Vergabe bei Zustimmung des Konzessionsnehmers im Internet' veröffentlicht werden.

12.07.2018: Das Bundesfinanzministerium übersendet dem Haushaltsausschuss den Bericht des Bundesverkehrsministeriums über das zwischenzeitlich Veranlasste. Darin bringt das Bundesverkehrsministerium zum Ausdruck, dass es der Aufforderung des Haushaltsausschusses in wesentlichen Punkten nicht gefolgt ist. Dennoch hatte das Bundesverkehrsministerium das Vergabeverfahren bereits eröffnet. Die Koalitionsmehrheit im Haushaltsausschuss ignoriert diesen Affront gegenüber dem Parlament und lassen Scheuer gewähren.

01.10.2018: Der Bundesrechnungshof meldet in einem Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages massive Zweifel an, dass die bisher vorliegende vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eine geeignete Grundlage für die Entscheidung über die Einleitung eines Vergabeverfahrens darstellt. Das Ministerium könne nicht nachweisen, dass das ÖPP-Projekt billiger sei als ein Bau in staatlicher Hand. Vielmehr weist die Kalkulation des Ministeriums dazu absichtliche Lücken und Mängel auf. In der Wirtschaftlichkeitsprüfung fehlten die Kosten, für die der Bund aufkommen müsse, falls der Bauträger es nicht kann. Das sei "nicht sachgerecht und methodisch falsch" und trotz Aufforderung durch Rechnungshof und Bundestag nicht korrigiert worden. Insgesamt ist der Bundesrechnungshof der Meinung, dass die Rechnungen aus Scheuers Haus nicht die Bedingungen erfüllen, unter denen der Bundestag die Mittel für das Bauprojekt bewilligt hat. Deshalb müsse der Bundestag die in Aussicht gestellten 1,1 Milliarden Euro Steuerzuschuss wieder zurückziehen.



30.01.2019: Union und SPD im Haushaltsausschuss ziehen nur halbherzige Konsequenzen aus dem vernichtenden Bericht des Bundesrechnungshofs. Der Haushaltsausschuss fordert die Bundesregierung lediglich auf, bei der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum ÖPP-Projekt A 49 die durch die Gründung der Infrastrukturgesellschaft des Bundes für Autobahnen und andere Bundesstraßen/Autobahn GmbH geänderten Rahmenbedingungen bei der Eigenrealisierung zu berücksichtigen.

04.11.2019: Sven-Christian Kindler, Haushaltspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN beantragt auf Grundlage des Informationsfreiheitsgesetzes den Zugang zur überschlägigen Wirtschaftlichkeitseinschätzung, zur vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und zur abschließenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sowie allen weiteren Formen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, die für das Projekt A49 erstellt wurden. Mitte 2020 erhält er zwar alle drei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, jedoch sind alle (!) Zahlen aus den Dokumenten entfernt.

04.12.2019: Das Bundesverkehrsministerium teilt auf Anfrage der Grünen Bundestagsfraktion mit, dass es in den letzten Jahren externe Berater für über 740.000 Euro engagiert hat, um die Privatisierung der A49 voranzutreiben.

14.05.2020: Der Bundesrechnungshof teilt dem Haushaltsausschuss zur abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur A49 mit, dass die Daten, die der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zugrunde liegen, nicht ausreichend empirisch abgesichert sind. Fazit: „Damit ist nicht belegt und für den Bundesrechnungshof nicht prüfbar, dass die Kosten tatsächlich angemessen sind.“

20.05.2020: Das Bundesverkehrsministerium teilt dem Haushaltsausschuss mit, dass sich die Kosten des ÖPP-Projektes A49 gegenüber den im Bundeshaushalt 2020 veranschlagten Kosten in Höhe von 1,1 Mrd. Euro um 355 Mio. Euro auf 1,45 Mrd. Euro erhöhen. Das ist eine Kostensteigerung von 30 Prozent.

02.07.2020: Das Bundesverkehrsministerium macht per Pressemitteilung öffentlich, dass der Zuschlag für das ÖPP-Projekt A 49 erteilt ist. Die STRABAG Infrastrukturprojekt GmbH hat sich bei einer europaweiten Ausschreibung im Wettbewerb durchgesetzt. Bestandteile des ÖPP-Projektes sind außerdem die bereits bestehende Strecke zwischen den Anschlussstellen Neuental und Fritzlar sowie der Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Schwalmstadt und Neuental. Nach Fertigstellung wird diese Strecke ebenfalls in die Verantwortung des ÖPP-Auftragnehmers übergehen.

25.08.2020: Die Vertragsunterzeichnung mit der STRABAG Infrastrukturprojekt GmbH erfolgt - mitten in der parlamentarischen Sommerpause.

01.09.2020: Der Vertrag zum ÖPP-Projekt A49 mit der STRABAG Infrastrukturprojekt GmbH. Sven-Christian Kindler verlangt auf Basis des Informationsfreiheitsgesetzes eine Veröffentlichung des Vertrags.