Stand: 13.12.2025 08:24:12

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/18464

"Autobahn-ÖPP endgültig stoppen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/18464 vom 11.10.2017
2. Beschluss des Plenums 17/18511 vom 12.10.2017
3. Plenarprotokoll Nr. 112 vom 12.10.2017

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 11.10.2017 **Drucksache 17/18464**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Prof. Dr. Michael Piazolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Autobahn-ÖPP endgültig stoppen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) beim Autobahnneu- und -ausbau sowie dem Autobahnunterhalt künftig ausgeschlossen sind.

Begründung:

Der Skandal um das ÖPP-Projekt A 1-Ausbau zwischen Hamburg und Bremen zeigt deutlich, dass ÖPP dem Steuerzahler am Ende teuer zu stehen kommen. Auch in Bayern wurde unlängst über Kostensteigerungen bei ÖPP-Projekten berichtet: Der A 94-Bau zwischen Pastetten und Heldenstein soll nun 770 Mio. Euro kosten, 330 Mio. Euro teurer als geplant. Und die Betreiber der A 8 zwischen Augsburg und Ulm sollen eine Nachforderung von 35 Mio. Euro gestellt haben.

Die Probleme, insbesondere beim A 1-Ausbau, wurden jahrelang vertuscht, ähnliche Kostensteigerungen sind demnach auch bei anderen Projekten zu erwarten. Deshalb ist umgehend die Notbremse zu ziehen. Alle sich in Planung und Umsetzung befindlichen ÖPP-Projekte sind, soweit möglich, sofort zu stoppen, neue Projekte dürfen nicht mehr geplant werden.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuwirken, dass auch die Umsetzung der von der alten Bundesregierung beschlossenen Infrastrukturgesellschaft des Bundes gestoppt wird, da diese ÖPP und die schleichende Privatisierung der Autobahnen und Bundesstraßen befördert.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 12.10.2017 **Drucksache** 17/**18511**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Prof. Dr. Michael Piazolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Drs. 17/**18464**

Autobahn-ÖPP endgültig stoppen

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Barbara Stamm
Abg. Thorsten Glauber
Abg. Bernhard Roos
Abg. Eberhard Rotter
Abg. Hubert Aiwanger
Abg. Markus Ganserer
Staatssekretär Gerhard Eck

Präsidentin Barbara Stamm: Zur gemeinsamen Beratung rufe ich auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Autobahn-ÖPP endgültig stoppen (Drs. 17/18464)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl u. a. und Fraktion (SPD)
Klagen der ÖPP-Betreiber auf Nachforderungen bezüglich der Autobahn A 8 Augsburg - Ulm zurückweisen - Bayerns Steuerzahler schonen! (Drs. 17/18482)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Als Erster hat Herr Kollege Glauber für die Fraktion der FREIEN WÄHLER das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, verehrtes Präsidium, Kolleginnen und Kollegen! Der Staat macht sich zunehmend erpressbar. Wir haben beim Autobahnbau in Deutschland 17 ÖPP-Projekte. Der Oberste Rechnungshof kritisiert, dass bei fünf von sechs bewerteten Projekten die Kostensteigerungen immens sind. Bei fünf Projekten haben wir eine Kostensteigerung von 2 Milliarden Euro zulasten der öffentlichen Hand. Das jüngste Beispiel ist das Projekt A 1, die Hansalinie von Hamburg nach Bremen, mit einer Kostensteigerung von über 640 Millionen Euro, die auf den Staat und die Gesellschaft zukommen wird. Diese Maßnahme ist noch nicht einmal unter den bewerteten ÖPP-Projekten enthalten.

Ein Projekt, das auch die SPD aufgegriffen hat, ist die A 8 in Schwaben mit einer Steigerung in Höhe von 35 Millionen oder 5 %. Aktuell erfolgt in Bayern der Lückenschluss auf der A 94, der Isentalautobahn. Auch da sind wir statt der prognostizierten 440 Millionen schon bei 770 Millionen. Das ist eine enorme Steigerung, Kolleginnen und Kollegen! Das wollen wir FREIE WÄHLER nicht weiter mittragen. Wir sind ganz klar der

Meinung, dass mit den ÖPP-Projekten das Kostenrisiko auf die öffentliche Hand und die Steuerzahler verlagert wird. Das ist nicht akzeptabel.

Ich habe die sechs bewerteten Projekte schon angesprochen. Warum baut der Staat bei der jetzigen Finanzanlage mit der besten Bonität von Triple A diese Projekte nicht in eigener Hand? Es ist nicht nachvollziehbar, warum hierfür private Konsortien eingeschaltet werden, die juristisch sehr komplizierte Verträge gestalten und die immer nur die Gewinnmaximierung verfolgen, aber nicht das öffentliche Wohl fördern. Wir FREIE WÄHLER sind ganz klar der Meinung, dass Autobahnen Daseinsvorsorge sind. Autobahnen gehören dem Staat, der öffentlichen Hand, nicht aber privaten Konsortien.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Die komplexen Verträge zeigen, dass die Steuerzahler, die Bürgerinnen und Bürger, die Suppe auslöffeln müssen. Wir haben darauf hingewiesen, dass bei den jetzigen Konstruktionen das Rückgrat der bayerischen Wirtschaft, der Mittelstand und die Handwerksbetriebe, von ÖPP-Projekten nicht profitiert. Mittelstand und Handwerk sind allenfalls als Subunternehmer an den Projekten beteiligt. Wenn der Staat mit seinen Autobahndirektionen diese Projekte übernehmen und in kleineren Losen bauen würde, würde der Mittelstand sehr stark zum Tragen kommen. Wir könnten damit den wirtschaftlichen Erfolg besser darstellen.

Die Bonität des Staates habe ich schon angesprochen. Private Unternehmen haben es deutlich schwerer, sich abzusichern. Sie haben ein höheres Zinsrisiko. Für uns ist nicht nachvollziehbar, warum Sie, Kolleginnen und Kollegen von der CSU-Fraktion, einer Fondslösung, einer überjährigen Finanzierung dieser Projekte, nicht zugestimmt haben. Hätten wir bei der jetzigen Finanzlage eine überjährige Finanzierung für Bauprojekte, wären wir jederzeit in der Lage, mit jedem ÖPP-Projekt, das in Bayern oder Deutschland realisiert wird, adäquat mitzuhalten. Wir könnten diese Leistungen genauso erbringen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Sie sind aber voll auf den Zug der ÖPP-Projekte aufgesprungen. Sie sehen darin das Heil, aber der Steuerzahler muss letztendlich das Risiko tragen. Sie haben – das müssen Sie sich jetzt als vielleicht zukünftige Koalitionspartner anhören – einer Bundesautobahngesellschaft zugestimmt. Unsere Autobahndirektionen in Bayern Nord und Süd haben eine große Zahl von Bauprojekten mit leistungsfähigem Personal durchgeführt und damit für Bayern wirklich Großes geleistet. Wir konnten über staatliche Aufträge viel für die Autobahn leisten. In Zukunft wird die Autobahngesellschaft noch mehr ÖPP-Projekte durchführen. Wie gesagt, der Steuerzahler wird die Suppe auslöffeln. Der Mittelstand in Bayern wird keine Aufträge bekommen, und die Leistungsfähigkeit der Autobahndirektionen wird geschmälert werden. Sie werden dafür sorgen, dass es in Bayern keinen weiteren Autobahnbau geben wird. Diese Nachteile werden Sie auch den Bürgerinnen und Bürgern erklären müssen.

Wie gesagt, setzen Sie nicht weiter auf ÖPP-Projekte, die eindeutig nicht wirtschaftlich und nicht effizient sind, wie der Rechnungshof nachgewiesen hat, die den Steuerzahler nur sehr viel Geld kosten und durch die sich der Staat am Schluss erpressbar macht. Deshalb die klare Forderung der Fraktion der FREIEN WÄHLER: keine weiteren ÖPP-Projekte im Autobahnbau, sondern eine starke Auftragsverwaltung mit unseren Autobahndirektionen für unseren Mittelstand. Schaffen Sie ordentliche Rahmenbedingungen. Nehmen wir als Vorbild ein Schweizer Modell der Vertragsvergabe und der Ausschreibungen: Streichen wir den teuersten und den billigsten Anbieter weg, schaffen wir Anreize für die Erfüllung von Aufträgen, und schaffen wir in unseren Verträgen ordentliche Vertragsstrafen bei Nichteinhaltung der Termine. Dann ist der Staat immer privaten Trägern ebenbürtig. Deshalb wollen wir keine weiteren ÖPP-Projekte.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Barbara Stamm: Danke schön. – Für die SPD-Fraktion hat jetzt Herr Kollege Roos das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Bernhard Roos (SPD): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Nicht täglich, aber doch mehrfach grüßt das Murmeltier. Das hatten wir doch schon. Auch wenn es noch so häufig gefordert wird, wollen wir ÖPP-Projekte beim Autobahnbau nicht generell stoppen, sondern für uns kommt es immer darauf an, wie man es macht.

(Zustimmung des Abgeordneten Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER))

– Da nickt sogar Kollege Aiwanger. Warum sollen wir die ÖPP-Projekte endgültig stoppen?

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Weil sie zu viel kosten!)

Der Staat muss nicht nur auf Augenhöhe agieren, sondern er muss auch das Primat der Politik wahren. Darum geht es. Das Primat der Politik bedeutet, dass die Wirtschaft in diesem Korridor läuft, aber dass die Wirtschaft uns nicht die Konditionen diktiert. Das ist der Kern, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): So ist es! – Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Wirtschaftlichkeit!)

Ähnlich wie beim Beton kommt es bei den ÖPP-Projekten darauf an, was man daraus macht. Nicht jeder findet Beton schön. Wenn eine Betonfassade aber trefflich gestaltet und armiert ist, wenn die besten Konzepte und die besten Rohstoffe dafür verwendet werden, dann kann etwas Wunderbares daraus entstehen. So ist es bei ÖPP-Projekten auch.

Ich gestehe, dass es Erfahrungen gibt, die nicht zum Jubeln Anlass geben. Dennoch werden wir euren Antrag ablehnen, weil ihr behauptet, dass die Infrastrukturgesellschaft des Bundes zu stoppen sei, weil sie die Privatisierung – "schleichend" steht da, aber wahrscheinlich meint ihr galoppierend – befördern soll. Nein, das ist definitiv nicht so. Das haben wir in den Verhandlungen zwischen Bund und Ländern dargestellt. Der Staatssekretär, der jetzt so eifrig telefoniert,

(Inge Aures (SPD): Das Telefonieren im Plenarsaal ist doch nicht erlaubt!)

kann bestätigen, dass wir, die SPD-Fraktion, im Land und im Bund dafür gesorgt haben, dass das Grundgesetz beachtet wird und dass kein Einfallstor für fremdes Kapital entsteht. Ich persönlich hätte nichts dagegen, wenn sich fremdes Kapital beteiligt, dann aber nur mit Krediten. Die Verträge müssen dann auch so gestaltet werden, dass die öffentliche Hand die Oberhand behält. Wir haben auch immer dafür gekämpft, dass die höchst leistungsfähige Straßenbauverwaltung in Bayern mit der Obersten Baubehörde und den Autobahndirektionen Nord und Süd erhalten bleibt und dass der Freistaat Bayern diese Kompetenz, die gegenüber manch anderen Bundesländern höher angesiedelt ist – es tut mir fast schon leid, dass ich das sagen muss –, erhält.Auch das haben wir geregelt und gesichert. Deswegen sehe ich keinen Grund, das ÖPP-Projekt komplett zu eliminieren.

Man muss mir schon erklären, warum diese Option in Zeiten günstigster Zinsen, in denen der Staat die besten Möglichkeiten hat, sich an den Kreditmärkten zu finanzieren, nicht genutzt wird. Es ist genug Geld am Markt. Die Unternehmen, die Fonds, suchen händeringend gute Optionen, und deshalb kann man das auch nutzen.

Jetzt bin ich bei dem, was in der Vergangenheit schiefgelaufen ist. Ein Unternehmen, wie im Fall der A 1, sagt nach neun Jahren, es rentiere sich nicht, und bittet den Staat, in die Bresche zu springen. Noch krasser ist es im Fall der A 8, in dem die PANSUEVIA GmbH den Freistaat Bayern verklagt und circa 35 Millionen Euro fordert – wenn dem so sein sollte, wie es die FREIEN WÄHLER angegeben haben –, weil die Auslastung auf der A 8 angeblich nicht so hoch ist. Mein persönlicher Eindruck von der A 8 ist ein anderer: sehr viel Lkw-Verkehr und dementsprechend hohe Zahlungen an Lkw-Maut. Übrigens fällt mir gerade dazu ein: Österreich klagt gegen die Pkw-Maut – sinnvollerweise.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wer verdient denn, bitte schön, daran? Auch das müssen wir regeln. Die Vertragswerke müssen so gestaltet werden, dass nicht Fresh-

fields und Co. als internationale Anwaltskanzleien dem Steuerzahler das Fell über die Ohren ziehen. Das geht nicht. Diesbezüglich verlange ich mehr Genauigkeit, und ich verlange mehr Vorsorge seitens der Juristinnen und Juristen in den Ministerien und in den beratenden Anwaltskanzleien. So kann es nicht gehen.

Auch der Bundesrechnungshof hat deswegen seine Bedenken. Ich bitte, unserem Antrag zuzustimmen. Er lässt offen, dass wir ÖPP sinnvoll einsetzen können. Wir wissen nicht, wie sich die Finanzsituation entwickelt. Derzeit können wir aus dem Vollen schöpfen, aber wer weiß, wie lange. Diese Option darf man sich nicht verbauen. Den Antrag der FREIEN WÄHLER lehnen wir ab.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Für die CSU-Fraktion hat jetzt Herr Kollege Rotter das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Eberhard Rotter (CSU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit diesem Antrag unternehmen die FREIEN WÄHLER einen weiteren ungeeigneten Versuch, gegen ÖPP-Projekte pauschal zu polemisieren. Sie waren von Anfang an dagegen und meinen jetzt, die Klage bezüglich des A-1-Ausbaus zwischen Hamburg und Bremen – weil uns das in Bayern natürlich besonders zu interessieren hat – müsse jetzt Anlass für diesen erneuten Antrag sein.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Natürlich, weil wir das mitbezahlen müssen! – Zuruf: Bundeshaushalt!)

Wir, liebe Kolleginnen und Kollegen, sehen – insofern zitiere ich jetzt den Kollegen Glauber – ein Heil darin, eine Möglichkeit, um zu neuen oder erweiterten Bundesfernstraßen zu kommen, und zwar in guter Qualität und möglichst zeitnah. Insoweit bin ich beim Kollegen Roos. Es ist eine Möglichkeit und nicht so, dass wir nur noch den Bundesfernstraßenbau im Rahmen von ÖPP-Projekten betreiben, sondern das wird hin und wieder in nahezu allen Bundesländern gemacht. Bayern macht das auch.

Wenn Sie von den FREIEN WÄHLERN den beteiligten Firmen Gewinnmaximierung vorwerfen und sagen, dass das nicht dem öffentlichen Wohl entspreche, dann passt das überhaupt nicht damit zusammen, dass Sie bei der jetzt eingereichten Klage sofort einknicken, den Schwanz einziehen und sagen: Jetzt müssen wir sofort aussteigen. Sie müssen uns erst einmal erklären, wie das zusammenpasst.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Das ist selbsterklärend!)

Meine sehr geehrten Damen und Herren, der Wirtschaftsstandort Bayern profitiert in hohem Maße von einem gut ausgebauten Straßennetz. Um auch in Zukunft diese prognostizierten Verkehrszuwächse – die Prognosen sind immer noch übertroffen worden – bewältigen zu können, ist der bedarfsgerechte und zügige Ausbau insbesondere des Bundesfernstraßennetzes dringend erforderlich. Die Beschaffungsvariante ÖPP ist ein Ansatz für eine zeitnahe Realisierung einzelner, besonders wichtiger Infrastrukturmaßnahmen im Bundesfernstraßenbau und zu einem Zeitpunkt gewählt worden, als über die reguläre Haushaltsfinanzierung kaum mehr etwas gelaufen ist.

Die Erwartungen an ÖPP haben sich in Bayern bisher überwiegend erfüllt, insbesondere ergeben sich in der Bauphase Vorteile im Hinblick auf Termintreue und Bauqualität. Daher ist die Realisierung von Bundesfernstraßenprojekten im Rahmen von Betreibermodellen für uns weiterhin eine Alternative zu herkömmlichen Bauverträgen, über die dann jeweils projektspezifisch zu entscheiden ist.

Derzeit läuft in Bayern das Ausschreibungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt Biebelried – Fürth/Erlangen als sogenanntes Verfügbarkeitsmodell. Dieser Bauabschnitt soll mit dem künftigen Betreiber voraussichtlich im Jahr 2019 beginnen.

Auf der A 8 – das ist eine Erfolgsgeschichte gewesen – zwischen Augsburg und München hat die Bayerische Straßenbauverwaltung mit dem ersten Betreibermodell im Bundesfernstraßenbau Pionierarbeit geleistet. Der sechsstreifige Ausbau der Autobahn, die bauliche Erhaltung, der Betriebsdienst und die Finanzierung wurden dem

privaten Partner übertragen. Im Gegenzug erhält dieser die Lkw-Maut aus diesem Abschnitt und eine geringe Anschubfinanzierung aus dem Bundeshaushalt. Die Bauarbeiten begannen bekanntlich im Jahr 2007 und sind Ende 2010 erfolgreich abgeschlossen worden. Im Anschluss ist der Ausbau der A 8 zwischen Augsburg und Ulm fast nahtlos mit einem weiteren Betreibermodell fortgesetzt worden. Baubeginn dort war im Jahr 2011. An einigen Stellen wurde das Modell weiterentwickelt, ansonsten wurde an das bisherige Modell angeknüpft. Dieser Ausbau wurde im Jahr 2015 abgeschlossen.

Wenn das nicht über das ÖPP-Modell gelaufen wäre, hätten wir heute noch eine zweibahnige Autobahn in schlechtestem Bauzustand, mit Geschwindigkeitsbeschränkungen, Staus und hoher Unfallhäufigkeit. Von daher war es ein Segen, dass das so schnell über das ÖPP-Modell gebaut werden konnte.

(Beifall bei der CSU)

Nachdem Sie das Betreibermodell A 94, Isentalautobahn, Forstinning – Marktl angesprochen haben, möchte ich darauf hinweisen, dass die anteiligen Baukosten dieses ÖPP-Projektes – Herr Glauber, Sie wissen das auch – nach wie vor 440 Millionen Euro betragen und es im Zuge der Bauabwicklung in diesem Projekt bislang zu keinen Kostensteigerungen gekommen ist. Die in den Medien zu lesende Summe von 770 Millionen Euro bezieht sich auf den im Jahr 2016 vom Bund aufgestellten Bundesverkehrswegeplan 2030, worin die anteiligen Gesamtkosten für das ÖPP-Projekt A 94 über die gesamte Bundesverkehrswegeplanlaufzeit, das heißt bis zum Jahr 2030, einschließlich eines fünfjährigen Überhangs, genannt worden sind. Die Kosten für den Bau, den Betrieb und die Erhaltung bis zum Jahr 2035 sowie die dazugehörigen Finanzierungskosten betragen 770 Millionen Euro. Man sollte sich zuerst einmal informieren, und dann erweist sich manches, was in den Zeitungen steht, nicht unbedingt als zutreffend.

Die zueinander in Bezug gesetzten Zahlen sind nicht miteinander vergleichbar, da es sich in einem Fall um die Baukosten und im anderen Fall um die Vergütung des Auftragnehmers für den gesamten Leistungsumfang des ÖPP-Projektes handelt.

Dann gibt es natürlich auch noch haushaltsfinanzierte Bau- und Erhaltungsmodelle. Bei diesen übernimmt der private Partner die Ausführungsplanung, den Bau und die Erhaltung. Den Betriebsdienst leistet dann jeweils der Staat. Die Finanzierung erfolgt über einen konventionellen Bauvertrag aus dem staatlichen Haushalt. Den Ausbau der A 6 zwischen der Anschlussstelle Roth und dem Autobahnkreuz Nürnberg-Süd hat die Autobahndirektion Nordbayern mit einem derartigen haushaltsfinanzierten Bau- und Erhaltungsmodell umgesetzt. Demgegenüber handelt es sich bei dem von Ihnen herangezogenen Projekt zwischen Bremen und Hamburg in rechtlicher Hinsicht und mit Blick auf die finanzielle Tragweite um einen Einzelfall. Er liegt in der Auftragsverwaltung des Landes Niedersachsen, der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau. Der Konzessionsnehmer hatte eine Anpassung der vertraglichen Regeln zur Vergütung verlangt. Genau das kann nicht sein. Die SPD-Fraktion weist zu Recht darauf hin, dass man, wenn man bereit war, das Risiko zu übernehmen, hinterher, wenn man sich womöglich verkalkuliert hat, nicht sagen kann: Jetzt verlange ich bitte soundso viel nach.Dagegen ist Klage eingereicht worden. Für solche Streitfälle gibt es die Gerichte, und die werden darüber entscheiden. Lieber Kollege Roos, ich kann Sie beruhigen, der Bund hat natürlich Klageabweisung beantragt. Daher ist Ihr Dringlichkeitsantrag nicht nötig.

Hinsichtlich des zweiten Absatzes Ihres Antrags ist Folgendes zu sagen: Sie haben auf die Konzessionsnehmerin PANSUEVIA hingewiesen. Sie ist Konzessionsnehmerin des im September 2015 fertiggestellten Betreibermodells an der A 8 zwischen Ulm und Augsburg. Sie hat Ansprüche auf Mehrvergütung für verschiedene, ihrer Meinung nach außerhalb ihrer Risikosphäre liegende Sachverhalte erhoben. Zwischenzeitlich ist wegen angeblicher Mehrkosten in Höhe von 35 Millionen Euro Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland eingereicht worden.

Ich habe vorhin bereits darauf hingewiesen, dass das Merkmal von ÖPP-Projekten im Vergleich zu herkömmlichen Bauverträgen eine wesentlich stärkere Übertragung von Risiken auf die private Seite ist. Dies wird von privater als auch von öffentlicher Seite grundsätzlich als Vorteil von ÖPP-Projekten gesehen. Im konkreten Fall ist der wesentliche Streitpunkt die Übertragung von Risiken aus dem Bau. Ich kann Sie auch insoweit beruhigen: Es ist beantragt worden, die Klage abzuweisen. Ich bin ganz zuversichtlich, dass diese Klage auch abgewiesen werden wird, weil die Verträge zuvor entsprechend geschlossen worden sind. Daher können wir beide Anträge ablehnen.

(Beifall bei der CSU – Zuruf von der CSU: Jawohl!)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege Rotter, darf ich Sie bitten, zurück an das Rednerpult zu kommen? Der Kollege Aiwanger hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet. Bitte schön.

Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Herr Kollege Rotter, Ihr Gottvertrauen ist schon etwas putzig. Sie sagen, die A 1 zwischen Hamburg und Bremen interessiert uns nicht, weil sie nicht in Bayern liegt. Meinen Sie, dass diese Sache an der Bundeskasse vorbeigehen wird? Meinen Sie nicht, dass der bayerische Steuerzahler direkt oder indirekt in dieses Millionendesaster involviert ist? Ich kann nur den Kopf darüber schütteln, dass das zunächst schneller gehen soll, und später sieht man sich bei fast jedem Projekt vor Gericht wieder. Die Bundesrepublik Deutschland klagt anschließend gegen die Betreiber. Die Zeit, die man zuvor einspart, sitzt man später vor Gericht aus. Der Betreiber der A 1 hat angekündigt, die Schaufeln und die Bagger zu stoppen, wenn das Geld nicht ankommt. Der Betreiber wird dann Insolvenz anmelden. Am Ende steht dort eine Bauruine. Sie können gerichtlich nicht beschließen, dass die Straße fertig geteert sein muss. Das Straßenbauprojekt muss reell abgearbeitet werden. Meinen Sie wirklich, dass es uns in Bayern nicht interessieren muss, wenn die Autobahn im Norden Deutschlands ein paar hundert Millionen mehr kostet? Glauben Sie wirklich, dass es zeitliche Vorteile bringt, wenn man sich nach jedem Projekt, so auch bei der A 8, vor Gericht wiedersieht?

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Eberhard Rotter (CSU): Herr Kollege Aiwanger, um mit Ihrem letzten Punkt zu beginnen: Auch wenn wir im Hinblick auf die A 8 einem Gerichtsverfahren entgegensehen müssen, bin ich zuversichtlich, dass es für den Bund positiv ausgehen wird. Die Straße ist in guter Qualität fertiggestellt, und der Verkehr rollt bereits darauf. Es gibt dort deutlich weniger Unfälle und deutlich weniger Staus als zuvor. Auch wenn der Streit vor Gericht noch drei Jahre dauern sollte, wird der Verkehr weiter rollen. Dieser Vorteil ist schon einmal gegeben. Sie können mir nicht einreden, dass es andersherum geschickter gelaufen wäre.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Bei der A 1?)

Ich finde es schon interessant, dass Sie sich nun auch für Niedersachsen interessieren. Sie sind ja zumindest von der Kandidatur her Bundespolitiker. Klar sind wir vom Bundeshaushalt nicht losgelöst; das ist überhaupt keine Frage. Wir sollten uns im Bayerischen Landtag jedoch primär mit den Dingen beschäftigen, die in bayerischer Auftragsverwaltung gemacht oder im Rahmen von ÖPP-Projekten begleitet worden sind. Noch dazu loben Sie ja immer die Bayerische Straßenbauverwaltung. Hier stimmen wir Ihnen durchaus zu.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Die Sie verkaufen!)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. – Jetzt darf ich dem Kollegen Ganserer für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Kollege.

Markus Ganserer (GRÜNE): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Über ÖPP-Projekte, also öffentlich-private Partnerschaften, wurde in den letzten Jahren im Deutschen Bundestag, in der Öffentlichkeit, aber auch im Hohen Hause intensiv, umfangreich und kritisch diskutiert. Wir, die GRÜNEN, haben die Privatisierung öffentli-

cher Infrastruktur durch ÖPP-Projekte vor allem wegen der massiven Kostenrisiken für den Steuerzahler von Anfang an entschieden abgelehnt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Der Bundesrechnungshof hat in diversen Berichten, also mehrmals, im Deutschen Bundestag auf die Unwirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten, auf die mangelnde Datengrundlage bei der zugrunde gelegten Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, auf die Intransparenz und auf die Kostenrisiken hingewiesen. Der Kollege Glauber hat es ebenfalls schon ausgeführt: Die Rechnungsprüfer des Bundesrechnungshofes haben schon im Jahr 2013 festgestellt, dass bei fünf von sechs untersuchten ÖPP-Projekten insgesamt Kostensteigerungen von zwei Milliarden Euro auf den Steuerzahler und die Steuerzahlerin zugekommen sind.

Anstatt auf die Warnungen der Rechnungsprüfer zu hören und obwohl im Bundesverkehrsministerium die Probleme der privaten Betreiber der A 1 seit Jahren bekannt waren, hat der aus Bayern stammende CSU-Abgeordnete, von dem manche behaupten, er wäre in den letzten vier Jahren Bundesverkehrsminister gewesen, den Banken, Versicherungen und Baukonzernen mit zusätzlichen ÖPP-Projekten im wahrsten Sinne des Wortes Gelddruckmaschinen hingestellt.

(Beifall bei den GRÜNEN und des Abgeordneten Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER))

Wir, die GRÜNEN, sind der Überzeugung, dass öffentliches Eigentum nicht an Konzerne und Versicherungen verramscht werden darf.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Hinzu kommt die große Intransparenz, die eine kritische Begleitung dieser Projekte durch die Öffentlichkeit und die parlamentarische Kontrolle massiv erschwert. Speziell die Nachforderungen der Betreiber der A 8 werfen auch in Bayern kein gutes Licht auf ÖPP-Projekte. Wir, die GRÜNEN, haben hierzu bereits vor vier Wochen einen Be-

richtsantrag gestellt. Wir fordern Aufklärung darüber, wie es zu den Nachforderungen kommen konnte und inwieweit in Bayern bei den A-Modellen ähnliche Entwicklungen drohen wie bei den Betreibermodellen der A 1.

Herr Roos, in diesem Punkt bin ich bei Ihnen: Wir brauchen Transparenz. Auch beim ersten Punkt, die Nachforderungen zurückzuweisen, bin ich von Herzen bei Ihnen. Aber genau hier liegt doch das Problem der ÖPP-Projekte; wegen der mangelnden Transparenz und der unzureichenden parlamentarischen Kontrolle können wir momentan nicht sicher sagen, ob die Abweisung vor Gericht Bestand haben wird. Die logische Schlussfolgerung hieraus kann nur sein, dass ÖPP-Projekte kein Modell zur Finanzierung staatlicher Aufgaben wie der Infrastruktur sind. Wir werden dem Berichtsantrag und dem Antrag trotzdem zustimmen.

Zur A 94 – dies wurde vorhin angesprochen – fordern wir weiterhin Aufklärung. Eine Anfrage der Bundestagsfraktion der GRÜNEN hat ergeben, dass im Bundeshaushalt trotz ÖPP für den Abschnitt Kosten eingestellt worden sind. Auch hier kam es zu Kostensteigerungen. Ursprünglich waren 38 Millionen Euro im Bundeshaushalt eingeplant. Diese Summe hat sich auf 119 Millionen Euro erhöht. Wir möchten wissen, wie es dazu gekommen ist. Wir wollen wissen, ob diese Steigerung etwas mit dem ÖPP-Modell zu tun hat. Wir fordern eine parlamentarische Aufarbeitung dieser Kostensteigerungen.

Zuletzt möchte ich mich an die Kolleginnen und Kollegen der CSU-Fraktion wenden: Nachdem Sie bei der letzten Bundestagswahl massiv verloren haben, massiv an die FDP verloren haben, sollten Sie endlich auf den Mittelstand hören. Der Zentralverband Deutsches Baugewerbe spricht sich nämlich schon seit Jahren entschieden gegen ÖPP-Projekte aus, weil davon in der Regel nur Großkonzerne profitieren und der Mittelstand außen vor bleibt. Sie sollten nun endlich einmal auf den Mittelstand hören. Sie sollten die richtigen Schlüsse aus der verlorenen Bundestagswahl ziehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich fasse zusammen: Die Bereitstellung der Infrastruktur ist eine öffentliche und damit staatliche Aufgabe. Sie muss mit Steuermitteln und Nutzerentgelten auskömmlich finanziert werden. Unsere Bundesfernstraßen gehören dem Zugriff internationaler Finanzjongleure entzogen. Deswegen werden wir beiden Anträgen zustimmen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Jetzt hat der Herr Staatssekretär Eck für die Staatsregierung das Wort. Bitte schön, Herr Staatssekretär.

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Manchmal ist es abenteuerlich, wenn man hier zuhört, lieber Herr Kollege Ganserer. In einem Artikel des "Alt-Neuöttinger Anzeigers" von gestern steht:

> Das Bundesverkehrsministerium nimmt auf nachfrage (sic) wie folgt Stellung: "Es gibt keine Kostensteigerung/-explosion. Bis dato ist es nach Auskunft der zuständigen bayerischen Straßenbauverwaltung im Rahmen des ÖPP-Projekts A94 zwischen Pastetten und Heldenstein zu keinerlei Mehrkosten für den Bau gekommen."

Ich will das in aller Deutlichkeit sagen, weil viele Aussagen, die hier gemacht werden, schlicht und ergreifend nicht zutreffen.

Ich will ein weiteres Thema ansprechen, weil es hier zum Drama entwickelt wird. Liebe Damen und Herren, man muss sich vor Augen halten: Wir haben Baukosten zwischen 1 Milliarde und 1,5 Milliarden Euro. 2015 betrugen sie 1 Milliarde, 2017 1,5 Milliarden Euro. Im Freistaat Bayern haben wir für den hier relevanten Bereich vier PPP-Projekte. Das heißt, 90 % aller Investitionen in den Bundesautobahnbau, in den Bundesfernstraßenbau werden herkömmlich ausgeschrieben und stehen somit dem Mittelstand vollinhaltlich zur Verfügung. Darauf legen wir allergrößten Wert, weil der Mittelstand letztendlich die Stütze unserer Wirtschaft ist.

Es gibt aber schlicht und ergreifend Situationen, in denen man ein PPP-Projekt durchführt. Ich brauche das nicht weiter zu unterfüttern; der Kollege Eberhard Rotter hat es deutlich gemacht. Mit einer PPP geht es nämlich schlicht und ergreifend oftmals schneller. So kann ich an dieser Stelle auch einigen Unsinn widerlegen, der ausgesprochen worden ist: Beide Abschnitte der A 8 waren vor dem Termin fertiggestellt, und bei keinem haben wir letztendlich Kostensteigerungen zu verzeichnen. Wenn es irgendwo Gerichtsverfahren gibt, dann ist das, liebe Damen und Herren, auch in der Baubranche eine ganz normale Angelegenheit. Wenn Bausummen mehr als 1 Milliarde betragen und man sich am Ende über 5 Millionen, 8 Millionen oder 30 Millionen gerichtlich auseinandersetzt, ist das zwar nicht schön, aber letztlich ist es normal, dass es Streitigkeiten geben kann. Deshalb bitte ich darum, dass man nicht alle Vorgänge so in den Dreck hineintritt, liebe Damen und Herren.

Wenn ich den Kollegen Ganserer ansprechen darf: Hier von Geldvernichtungsanlagen, von Verramschung und Ähnlichem zu reden, ist ein ganz tiefer Griff unter die Gürtellinie. Bevor Sie diese Worte in den Mund nehmen, müssen Sie wissen, dass vom Bundesministerium jedes Projekt im Hinblick auf seine Wirtschaftlichkeit untersucht wird, bevor die Entscheidung fällt, ob das Projekt ein herkömmliches, öffentlich ausgeschriebenes Projekt oder ein PPP-Projekt wird. Diese Frage wird bis ins Detail überlegt und ausgelotet. Wenn am Ende die Entscheidung für die eine oder andere Möglichkeit fällt, sollte man das schlicht und ergreifend zur Kenntnis nehmen, und man sollte nicht von Verramschung und Ähnlichem sprechen, nur weil man die Möglichkeit nicht befürwortet. Ich will das in aller Deutlichkeit sagen.

Liebe Damen und Herren, hier über Autobahnprojekte zu reden, die nicht im Freistaat Bayern durchgeführt werden, finde ich auch sehr ungewöhnlich. Wir haben keinen Einblick in die Arbeit der dortigen Bauämter. Deshalb will ich auf die vorhin getroffene Aussage zurückkommen, lieber Herr Kollege Glauber. Sie haben eine Bundesfernstraßengesellschaft erwähnt. Dabei handelt es sich zunächst einmal um eine Bundesautobahngesellschaft, nicht um eine Fernstraßengesellschaft. Die Bundesstraßen haben

wir nach wie vor in unserer Auftragsverwaltung. Es geht – in Anführungszeichen gesetzt – "nur" um die Autobahnen. Ich sage deutlich: Uns ist zugesichert worden, dass auch die neuen Gesellschaften mit dem Personal, das wir bisher beschäftigt haben, betrieben werden. Die Qualität wird letztendlich vom bisher schon beschäftigten Personal abgeliefert. Deshalb wäre ich sehr vorsichtig, wenn ich aus einer weit entfernten Perspektive andere Bauämter und andere Autobahndirektionen kritisieren würde. Ich würde mich zuvor sehr gründlich kundig machen.

(Beifall bei der CSU)

Ich will an dieser Stelle sagen: Wir haben durch PPP-Projekte, deren Wirtschaftlichkeit nachgewiesen ist, langfristig Sicherheit. Wir haben damit auch für 30 Jahre Sicherheit hinsichtlich der Betriebskosten, wenn es vertraglich vereinbart ist, mindestens aber für die Laufzeit des Bundesverkehrswegeplanes. Dadurch haben wir letztlich wesentlich mehr Sicherheit, Genauigkeit und Planbarkeit als bei herkömmlichen Projekten.

Wir sind auf einem guten Weg. Bei einem Anteil der PPP-Projekte von 10 % ist die Situation ausgezeichnet. Deshalb bitte ich sehr herzlich darum, diesen Antrag, der erstens zum vollkommen falschen Zeitpunkt kommt und zweitens Falsches enthält, abzulehnen.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatssekretär. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Ich lasse zunächst über den Dringlichkeitsantrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER auf Drucksache 17/18464 abstimmen. Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – Die Fraktion der FREIEN WÄHLER und die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – SPD und CSU.

Kollege Muthmann, Gegenstimme? – Gegenstimme des Kollegen Muthmann (fraktionslos). Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Ich lasse jetzt über den Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 17/18482 abstimmen. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Die SPD-Fraktion und die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Die CSU-Fraktion und die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Kollege Muthmann? – Gegenstimme des Kollegen Muthmann (fraktionslos). Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag ebenfalls abgelehnt.