



## Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Inge Aures, Horst Arnold, Dr. Simone Strohmayer, Volkmar Halbleib, Margit Wild** und **Fraktion (SPD)**

### **Klagen der ÖPP-Betreiber auf Nachforderungen bezüglich der Autobahn A 8 Augsburg – Ulm zurückweisen – Bayerns Steuerzahler schonen!**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, gegenüber dem Bund klarzustellen, dass der Freistaat Bayern keine Risikoverlagerung bei den bisher etablierten Projekten von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) beim Autobahnbau von den privaten Betreiberkonsortien hin zur öffentlichen Hand dulden wird. Derzeit betrifft dies die Klage der Investoren der Projektgesellschaft A1 mobil GmbH bezüglich der Strecke zwischen Bremen und Hamburg gegen den Staat auf 787 Mio. Euro Nachzahlung wegen enttäuschter Einnahmeerwartungen aus der Lkw-Maut. Ein Präzedenzfall auch im Wege eines Vergleichs ist strikt zu vermeiden!

Die Staatsregierung wird zudem aufgefordert, im Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie zu berichten, welche Klageforderungen gegen den Staat seitens der PANSUEVIA GmbH und eventueller anderer Kläger in Bayern erhoben werden, die vor zwei Jahren das ÖPP-Projekt Ausbau der A 8 zwischen Augsburg und Ulm realisiert hatten und nun Mehrkosten geltend machen sollen. Insbesondere von Interesse sind die Begründungen der einzelnen Klagepunkte mit Rückgriff auf den Vertragstext zwischen der Autobahndirektion Südbayern und der Projektgesellschaft und ihren Investoren.

### **Begründung:**

Gerade in Zeiten günstigster Zinsen und optimaler Refinanzierungsmöglichkeiten des Staates hat die SPD-Landtagsfraktion verstärkt Bedenken gegen die Sinnhaftigkeit von ÖPP-Projekten und sieht sich in dieser Haltung angesichts dramatischer Nachzahlungsforderungen im Norden der Bundesrepublik und nun wohl auch in Bayern voll in dieser Haltung bestätigt – gerade in einer Phase der Hochkonjunktur mit stets überproportional wachsendem Schwerlastverkehr auf unseren Autobahnen.

Wie auch im Fall der A 1 (2008 bis 2038) haben ÖPP-Projekte in der Regel eine Laufzeit von 30 Jahren, die den Bau oder Ausbau samt Betreiben von Autobahnabschnitten und dessen Rückgabe nach drei Jahrzehnten an den Fiskus in vertragsgemäßem Zustand umfassen und im Gegenzug mit dem streckenbezogenen Aufkommen der Lkw-Maut entgolten werden. Was auffällt, ist der Umstand, dass schon seit 2008 (!) um angeblich zu geringe Lkw-Frequenz aufgrund der Finanzkrise gestritten wird, aber seit spätestens 2011 diese als überwunden gelten kann und der Lkw-Verkehr in Deutschland von einem Rekord zum nächsten jagt, da die anderen Verkehrsträger Schiene und Fluss ungenügende Kapazitäten aufweisen.

Aus Sicht der Steuerzahler empört die Tatsache, dass bei der A 1 nach neun Jahren und bei der A 8 sogar nach lediglich zwei Jahren Reparationen gefordert werden, obwohl erst nach 30 Jahren eine Bilanzziehung vernünftig und zulässig ist. Der Eindruck verdichtet sich, dass zwar sichere Gewinne erwartet und gerne generiert werden, ohne aber das entsprechende Risiko zu tragen. Dies solle der Staat tragen, was aber die Gesamtkonstruktion von ÖPP in Misskredit bringt.

Rund um die Konflikte zwischen Privat und Staat wird auch prächtig verdient. So etwa durch Internationale Anwaltskanzleien wie Freshfields, zweitens durch beteiligte Banken wie Unicredit als Kreditgeber. Der Bundesrechnungshof hat auch ohne die aktuell vorliegenden Klagen mehrfach moniert, dass ÖPP für den Staat verlustreich ist. Umso mehr gilt dies nun und Freistaat Bayern wie Bund sind aufgefordert, die derzeitigen Fehlentwicklungen zum Anlass für ein Umsteuern der Großprojekte bei Straße und auch Bahn in Richtung alleinige Verantwortung beim Staat und seinen Fachbehörden zu belassen und im Sinne seiner steuerzahlenden Bürgerinnen und Bürger den Privatisierungswahn zu beenden.