



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Herrn  
Reinhard Forst  
Steinwiesenweg 1  
35287 Amöneburg

Klaus Paas  
Leiter des Referates StB 12

HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5123  
FAX +49 (0)228 99-300-807-5123

ref-stb12@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de

**Betreff: Auskunftersuchen nach dem Umweltinformationsgesetz  
und dem Informationsfreiheitsgesetz**

Bezug: Ihr Antrag vom 02.06.2021, hier eingegangen am 04.06.2021  
Aktenzeichen: Z26/286.2/1-829 IFG  
Datum: Bonn, 01.07.2021  
Seite 1 von 5

Sehr geehrter Herr Forst,

mit dem o.g. Antrag nach dem Umweltinformationsgesetz (UIG) und dem Informationsfreiheitsgesetz (IFG) haben Sie sich im Zusammenhang mit dem ÖPP-Projekt A 49 (AD Ohmtal (A5) – AS Fritzlar), das als Verfügbarkeitsmodell konzipiert ist, mit einer Reihe von Fragen an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gewandt. Diese Fragen beantworte ich Ihnen wie folgt:

Frage 1

Im letzten Satz der Beantwortung einer Kleinen Anfrage (Drucksache 20/42/88) stellte der Hessische Wirtschaftsminister Tarek al Wazir fest: „Grundsätzlich werden bei Nutzen-Kosten-Berechnungen auch Umweltkosten berücksichtigt.“ Was bedeutet diese Aussage konkret? Welche Umweltkosten werden berücksichtigt? Wo kann man die Regelungen zu ihrer Berechnung nachlesen?

Antwort:

Im Rahmen der Aufstellung des vom Bundeskabinett im Jahr 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) haben Fachgutachter des BMVI die von den Bundesländern vorgeschlagenen Projekte einer gesamtwirtschaftlichen Maßnahmenbewertung unterzogen. Die Untersuchung umfasste vier Module, und zwar eine Nutzen-





Seite 2 von 5

Kosten-Analyse (NKA), eine umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung, eine raumordnerische Bewertung sowie eine städtebauliche Beurteilung.

In der NKA wurden monetarisierbare Komponenten eines Vorhabens betrachtet. Dazu wurden auch Kosten aus der erwarteten Abgasbelastung (NO<sub>x</sub>, CO, CO<sub>2</sub>, HC, PM und SO<sub>2</sub>), der Trennwirkung sowie der Verkehrslärmbelastung in die Projektbilanz einbezogen.

Das BMVI hat sämtliche Unterlagen zur Aufstellung des BVWP 2030 veröffentlicht. Dies umfasst die Grundkonzeption und die Bewertungsmethodik ebenso wie den Umweltbericht, die Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung sowie die Maßnahmendossiers zu erwogenen Maßnahmen. Weitere Informationen zur Bewertungsmethodik bitte ich daher abzurufen unter:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html>

#### Frage 2.1

Sie haben mir schon mitgeteilt, dass auf Wunsch der privaten Betreiber Schwärzungen im veröffentlichten Vertrag zur A 49 vorgenommen wurden. Dazu frage ich konkret:

Sehen Sie in diesen Schwärzungen keinen Widerspruch zum Urteil des Bundesverfassungsgerichts von November 2017 (u.a. zur Wirtschaftlichkeitsprüfung von Stuttgart 21)? Wenn nein, wie begründen Sie das?

#### Antwort:

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 07.11.2017 (Az. 2 BvE 2/11, BVerfGE 147, 50) behandelt Fragen des parlamentarischen Informationsrechtes aus Art. 38 Abs. 1 Satz 2 und Art. 20 Abs. 2 Satz 2 GG, insbesondere das Verhältnis zu berechtigten Geheimhaltungsinteressen. Das parlamentarische Informationsrecht reicht weiter als die Jedermannsrechte nach §§ 1 IFG, 3 UIG, was dazu führt, dass bestimmte generell geheimhaltungsbedürftige Informationen dem Parlament bzw. seinen Mitgliedern doch zugänglich gemacht werden müssen, wenn auch unter Anwendung der Geheimschutzordnung, wodurch die Nichtveröffentlichung der Informationen sichergestellt wird. Die Veröffentlichung des Vertrages nur mit den gem. IFG bzw. UIG vorzunehmenden Schwärzungen stellt daher keinen Widerspruch zum Urteil des Bundesverfassungsgerichts dar.





Seite 3 von 5

Frage 2.2

Warum sind auch die Namen der Unterzeichner geschwärzt?

Antwort:

Bei den Namen der Unterzeichner handelt es sich um personenbezogene Daten im Sinne des Art. 4 Nr. 1 DSGVO, deren Zugänglichmachung gem. §§ 5 Abs. 1 IFG, 9 Abs. 1 Nr. 1 UIG einer Einwilligung der Betroffenen oder eines überwiegenden öffentlichen Interesses an der Veröffentlichung bedarf. Die betroffenen Personen haben der Veröffentlichung nicht zugestimmt. Ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Veröffentlichung ist nicht erkennbar.

Deshalb sind auch die Namen der Unterzeichner geschwärzt.

Frage 2.3

Warum sind auch Fristen geschwärzt?

Antwort:

Die in §§ 29 und 33.7 des Projektvertrages (PV) aufgeführten Fertigstellungstermine sind geschwärzt, weil diese bei der Geschäftsabwicklung für die Projektgesellschaft von wirtschaftlichem Interesse sind. Bei einer Weitergabe besteht die Gefahr von nicht hinnehmbaren wirtschaftlichen Nachteilen bei zukünftigen Verhandlungen mit Dritten, die in Kenntnis der geschwärzten Passagen ihre Ansprüche zum Nachteil der Gesellschaft aufbereiten können.

Frage 2.4

Welche rechtliche Begründung gibt es dafür, dass im Gegensatz zu den Regelungen im Planfeststellungsbeschluss im Vertrag der DEGES (?) mit den privaten Betreibern (und Bauern) der A 49 Arbeiten zu jeder Tages- und Nachtzeit gestattet sind?

Antwort:

Laut § 28.1 PV, der von der DEGES im Namen des Landes Hessen als Vertreter der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung abgeschlossen worden ist, verpflichtet sich der Auftragnehmer „zum Bau des Vertragsgegenstands nach Maßgabe (...) der vollziehbaren Planfeststellungsbeschlüsse, Planergänzungsbeschlüsse und Planänderungsbeschlüsse (...)“.

Das bedeutet, dass die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses einzuhalten sind; der PV gestattet also keine Arbeiten im Gegensatz zu den Regelungen im Planfeststellungsbeschluss.





Seite 4 von 5

Die Regelung des § 16.3.2 PV ist in diesem Kontext zu lesen und gibt daher kein Recht entgegen etwaigen Regelungen im Planfeststellungsbeschluss. Dies wird auch daran erkennbar, dass § 16.3.2 PV die Durchführung von Arbeitsstellen nur „grundsätzlich“ ganzjährig und zu jeder Tages- und Nachtzeit zulässt.

Frage 2.5

Welche Baulänge wird mit Ihnen abgerechnet? Hintergrund: Je nachdem man Baukilometer 0 bei Treysa und den Endkilometer bei Gemünden/Felda als Bezugspunkt nimmt oder die Addition von VKE 30 und VKE 40 als Grundlage wählt, ergibt sich eine Differenz von 560m.

Antwort:

Bei einem ÖPP-Verfügbarkeitsmodell werden dem privaten Partner der Neu- oder Ausbau, der Betrieb und der Erhalt und teilweise auch die Planung und Finanzierung für einen Lebenszyklus der Bundesfernstraße (d.h. normalerweise 30 Jahre) übertragen. Diese Leistungen werden jedoch nicht einzeln, sondern als Paket vergütet in Abhängigkeit von dem Umfang und der Qualität der Verfügbarkeit des Streckenabschnitts für die Verkehrsteilnehmer. Es wird also nicht eine Straße, sondern die Verfügbarkeit einer Straße in einem definierten Umfang, mit einer definierten Qualität und für eine definierte Zeit „gekauft“. Deshalb wird – anders als bei der konventionellen Realisierung von Straßenbauprojekten – keine Baulänge mit dem Auftraggeber abgerechnet.

Ich hoffe, diese Antworten helfen Ihnen weiter.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Klaus Paas

**Hinweis zum Datenschutz:**

Die von Ihnen übermittelten personenbezogenen Daten wurden bzw. werden zwecks Kontaktaufnahme und Bearbeitung Ihres Anliegens verarbeitet. Welche Daten zu welchem Zweck und auf welcher Grundlage verarbeitet werden, hängt von Ihrem Anliegen und den konkreten Umständen ab. Weitere Informationen hierzu und über Ihre Rechte als





Seite 5 von 5

Betroffener finden Sie in unserer Datenschutzerklärung unter  
<https://www.bmvi.de/DE/Meta/Datenschutz/datenschutz.html>.