

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (so genanntes A-Modell)

Weder aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 16/6063 noch aus den Antworten der Parlamentarischen Staatssekretärin Karin Roth auf die Fragen des Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter (Plenarprotokoll 16/120) geht eindeutig und transparent hervor, wie die Wirtschaftlichkeitsvorteile des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) ermittelt wurden. Es besteht daher Anlass zur Nachfrage.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es richtig, dass die Berechnung des Effizienzgewinns in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen auf den erwarteten Ausgaben der öffentlichen Hand bei der ÖPP-Realisierung (A-Modell) und der konventionellen Beschaffungsvariante beruhen, oder welcher andere Ansatz wurde gewählt?
2. Wie wurden die Besonderheiten des Vergütungsmechanismus des A-Modells, der das Verkehrsmengenrisiko auf den Konzessionär überträgt, bei der Berechnung der erwarteten Ausgaben der öffentlichen Hand bei der ÖPP-Realisierung (A-Modell) berücksichtigt?
3. Basieren die erwarteten Ausgaben der öffentlichen Hand bei der ÖPP-Realisierung (A-Modell) auf den erwarteten Mautweiterleitungen und damit auf den Annahmen über die Verkehrsentwicklung, oder welcher andere Ansatz wurde gewählt?
4. Welche Annahmen über die Verkehrsentwicklung wurden bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung insbesondere im Basisszenario zu Grunde gelegt (z. B. Annahmen der öffentlichen Hand, Annahmen des siegreichen Bieters bzw. Durchschnitt der Annahmen der Bieter)?
5. Zu welchem Ergebnis führt die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, wenn die Annahmen des siegreichen Bieters bzw. der Durchschnitt der Annahmen der Bieter verwendet werden?
6. Wurde bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung insbesondere im Basisszenario berücksichtigt, dass ÖPP bei nachträglichen Anpassungswünschen der öffentlichen Hand während der langjährigen Vertragslaufzeit weniger flexibel ist?
7. In welcher Höhe wurde dieser Effekt gegebenenfalls bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?

8. Sind vor dem Hintergrund, dass nach Angaben des Leitfadens zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei ÖPP und des Bundesministeriums der Finanzen bei ÖPP Vergütungszahlungen, die ein systematisches Risiko enthalten, in einer reduzierten Form in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt werden sollen, in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen die bei der ÖPP-Variante anfallenden Vergütungszahlungen über die Mautweiterleitung reduziert worden (z. B. da aufgrund des Verkehrsmengenrisikos die Vergütungszahlungen einem systematischen Risiko unterliegen)?
9. Um welchen Prozentsatz sind die Vergütungszahlungen über die Mautweiterleitung entsprechend bei den Berechnungen reduziert worden?
10. In welcher prozentualen Höhe wurden derartige Aufschläge auf die Bau-, Erhaltungs- und Betriebskosten der konventionellen Realisierung aufgeschlagen, da üblicherweise in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei der Berechnung einer konventionellen Realisierung Aufschläge aufgrund zu erwartender Kostenüberschreitungen eingerechnet werden?
11. Zu welchem Zeitpunkt wurden die den Berechnungen zu Grunde liegenden Baukostenschätzungen erstellt?
12. Auf Basis welcher Daten wurde die Höhe des Aufschlags festgesetzt?
13. Welche Organisationen haben welche Rollen bei der Erstellung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen eingenommen, und welche Rolle hatten insbesondere das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) und die Autobahndirektion Südbayern sowie externe Berater?
14. Welche realen und nominalen Diskontierungszinssätze wurden in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen insbesondere im Basisszenario verwendet?
15. Wurde auf eine Zinsstrukturkurve zurückgegriffen, und wenn ja, welche realen und nominalen Diskontierungszinssätze wurden im 1., 10. und 30. Jahr verwendet?
16. Ist es richtig, dass für die Berechnung der konventionellen Realisierung eine projektbezogene Finanzierung auf Basis der öffentlichen Finanzierungskosten und unter Rückgriff auf die laufzeitbezogenen Finanzierungskosten (Zinsstrukturkurve) durchgeführt wurde?
17. Stimmen die dabei angenommenen öffentlichen Finanzierungskosten mit den Diskontierungszinssätzen überein, und wenn nein, warum ergeben sich Abweichungen, und in welcher Höhe liegen diese?
18. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Autobahndirektion Südbayern, deren Präsident den primären Vorteil des A-Modells in einer früheren Realisierung von Baumaßnahmen und nicht in der Hebung von Effizienzgewinnen sieht, bzw. die Bayerische Staatsregierung die Ergebnisse der Ansicht der Bundesregierung zu den Effizienzgewinnen, die angeblich 10,02 Prozent im Basisszenario betragen sollen, nicht teilt?
19. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Bayerische Staatsregierung die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und insbesondere die erwähnten Effizienzgewinne von 10,02 Prozent im Basisszenario auch als realistisch ansieht?
20. Wie weit liegen gegebenenfalls die Einschätzungen über Effizienzgewinne bei der Bundesregierung und der Autobahndirektion Südbayern bzw. der Bayerischen Staatsregierung auseinander?
21. Sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass die ÖPP-Task-Force der Bundesregierung darauf hinweist, dass ÖPP eine alternative Beschaffungsvariante sei und ÖPP nicht zur Auflösung von Mitteldefiziten bzw. zur

Finanzierung von Projekten, die im Rahmen der konventionellen Beschaffungsvariante realisiert werden könnten, eingesetzt werden sollte, eine Divergenz zwischen den Bewertungen des A-Modells der Autobahndirektion Südbayern und ihren eigenen Angaben zu den Zielen, die mit ÖPP sinnvoll angestrebt werden sollten?

22. In welcher Höhe würden das Volumen des Bundeshaushaltes und die Staatsverschuldung in den Jahren 2007 bis 2011 ansteigen, wenn das Projekt des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 nach der konventionellen Beschaffungsvariante und im Rahmen der Haushaltsfinanzierung durchgeführt worden wäre?
23. In welcher Weise werden die Vergütungszahlungen beim A-Modell auf die Länderquoten angerechnet?
24. Ist es aufgrund der Berücksichtigung der Vergütungszahlungen bei A-Modellen im Rahmen der Länderquote möglich, dass die betroffenen Länder auch dann einen Vorteil aus der Realisierung von A-Modell-Projekten haben, wenn diese mit höheren Ausgaben aus Bundessicht (und volkswirtschaftlicher) einhergehen?
25. Welche Kostenaufteilungen sollen zwischen Bund und Ländern erfolgen, wenn aufgrund von geänderten Leistungsanforderungen der öffentlichen Hand Mehrkosten anfallen?
26. Nach welchen Kriterien sind die bisherigen Projekte zum Autobahnausbau nach dem ÖPP-Ansatz ausgewählt worden?
27. Warum werden von der Bundesregierung die im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erstellten Prognosen über die Realisierungskosten nach dem konventionellen Beschaffungsansatz nicht veröffentlicht?
28. Sind derartige Veröffentlichungen (gegebenenfalls erst nach Abschluss des Vergabeverfahrens) zukünftig angedacht?
29. Ist es für Bundestagsabgeordnete möglich, diese Unterlagen einzusehen?
30. Erfolgt von der Bundesregierung oder in deren Auftrag eine Auswertung der Erfahrungen mit den bisherigen A-Modell-Projekten?
31. Werden dabei gegebenenfalls auch Überlegungen zur weiteren Anwendung des ÖPP-Ansatzes für den Autobahnneu- und -ausbau angestellt?
32. Sind externe Berater in derartige Auswertungen einbezogen?
33. Ist die VIFG in derartige Auswertungen einbezogen, und welche Rolle hat sie gegebenenfalls bei derartigen Auswertungen?
34. Liegen im BMVBS schon Pläne über die Fortführung der Anwendung des ÖPP-Ansatzes für den Autobahnaus- und -neubau vor?
35. Wann sollen gegebenenfalls derartige Pläne vorgestellt werden?
36. Sollen etwaige weitere ÖPP-Projekte für den Autobahnaus- und -neubau wiederum als Pilotprojekte bezeichnet werden?
37. Ist von der Bundesregierung angedacht, den Bundestag (insbesondere Verkehrs- und Haushaltsausschuss) noch ausführlich über die Erfahrungen mit den ersten A-Modell-Projekten zu unterrichten?
38. Ist eine derartige Unterrichtung gegebenenfalls noch vor der Entscheidung über die zukünftige Anwendung des ÖPP-Ansatzes für den Autobahnaus- und -neubau vorgesehen?

Berlin, den 4. Dezember 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

