

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

Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 16/6063, den Antworten der Parlamentarischen Staatssekretärin Karin Roth zu den Fragen des Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter (Plenarprotokoll 16/120) und der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 16/7640 geht nicht eindeutig und transparent hervor, wie die Wirtschaftlichkeitsvorteile des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) ermittelt wurden. Es besteht daher weiterer Anlass zur Nachfrage.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung – die Angaben aus der Antwort der Bundesregierung auf Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 aufgreifend, dass keine Berechnung der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen der Bieter bzw. des Konzessionärs vorgenommen wurde – in der Lage, zu beurteilen, ob bei Berücksichtigung der Annahmen der privaten Bieter zur Verkehrsentwicklung im Allgemeinen (z. B. Durchschnittswert der Bieter) und des Konzessionärs im Speziellen die Wirtschaftlichkeit des PPP-Ansatzes beim Projekt A 8 ebenfalls gewährleistet wäre (bei Beibehaltung der übrigen Annahmen der Basis-Fall-Prognose der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)?
2. Wäre nach Kenntnisstand der Bundesregierung bei Berücksichtigung der Annahmen der privaten Bieter zur Verkehrsentwicklung im Allgemeinen (z. B. Durchschnittswert der Bieter) und des Konzessionärs im Speziellen die Wirtschaftlichkeit des PPP-Ansatzes beim Projekt A 8 ebenfalls gewährleistet gewesen (bei Beibehaltung der übrigen Annahmen der Basis-Fall-Prognose der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)?
3. Ist die Aussage auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach „... die von den Bietern zu Grunde gelegten sehr offensiven Verkehrsprognosen, die über denen des Bundes lagen, ... aus Sicht der Verwaltung zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit [führen] ...“, so zu verstehen, dass auf Basis von Fehleinschätzungen der privaten Bieter erzielte Ausgabeneinsparungen der öffentlichen Hand als positiver Effekt in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beim Projekt A 8 und auch beim Projekt A 4 berücksichtigt wurden?

4. Bezieht sich die Aussage auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach „... die [vollständige] Übertragung des Verkehrsmengenrisikos überdacht werden [sollte], ... [wenn] sich diese Entwicklung einstellen [sollte]“, auf den ersten Teil des vorherigen Satzes („Zudem wird zu beobachten sein, ob sich dieser Trend fortsetzt, ...“) oder auf den zweiten Teil des vorherigen Satzes („... oder ob die Tendenz zu recht optimistischen Verkehrsprognosen von Projekt zu Projekt abnimmt, d. h. es sich nur um ein Markteintrittsphänomen handelt“)?
5. Ist die Aussage auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach „(...) zu beobachten sein (wird), (...) ob die Tendenz zu recht optimistischen Verkehrsprognosen von Projekt zu Projekt abnimmt (...)“ sowie gegebenenfalls „(...) die (vollständige) Übertragung des Verkehrsmengenrisikos überdacht werden [muss], (...) sollte sich diese Entwicklung einstellen“, so zu verstehen, dass die Bundesregierung durch Fehleinschätzungen der Bieter begründete Ausgabeneinsparungen der öffentlichen Hand als dauerhaft erzielbar ansieht, diese dauerhaft zu erreichen hofft und/oder diese dauerhaft als positiven Effekt im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt würde?
6. Kann von der Bundesregierung ausgeschlossen werden, dass im Fall einer Projektschiefelage aufgrund von Fehleinschätzungen der Bieter bzw. des Konzessionärs zur Verkehrsentwicklung – auch bei Gewährleistung der ununterbrochenen Nutzbarkeit des entsprechenden Bundesautobahnabschnitts in der üblichen Qualität – keine zusätzlichen Ausgaben auf die öffentliche Hand zukommen?
7. Ist – vor dem Hintergrund der auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ aufgeführten Möglichkeit, dass Projekte aufgrund von Fehleinschätzungen der Bieter bzw. des Konzessionärs zur Verkehrsentwicklung in eine Schiefelage geraten – in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt worden, dass auf die öffentliche Hand zusätzliche Ausgaben im Fall einer Projektschiefelage zukommen könnten?
8. Welche Auswirkungen auf die Einordnung der Risikomanagementkompetenz privater Konsortien bei PPP-Projekten im Allgemeinen und deren Berücksichtigung im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen hätte nach Ansicht der Bundesregierung die auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ aufgeführte Möglichkeit der dauerhaften Fehleinschätzung von Verkehrsmengen durch private Bieter?
9. Sind die bei den Projekten A 4 und A 8 sowie A 1 und A 5 verwendeten Annahmen der öffentlichen Hand zur Verkehrsentwicklung identisch mit oder angelehnt an andere, veröffentlichte oder nichtveröffentlichte Verkehrsprognosen der Bundesregierung oder mit ihnen identisch (z. B. aus der BVWP-Erstellung/-Fortschreibung oder aus der Mittelfristprognose)?
10. In welchem Verhältnis stehen die Annahmen der öffentlichen Hand zur Verkehrsentwicklung in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu den neuen Prognosen des BMVBS zur langfristigen Verkehrsentwicklung auf den Bundesautobahnen?
11. Wie wird von der Bundesregierung vor dem Hintergrund der systematisch höheren Verkehrsprognosen der privaten Bieter die Qualität der Verkehrsprognosen der öffentlichen Hand eingestuft?
12. Inwieweit erwartet die Bundesregierung, dass die Diskrepanzen zwischen den Verkehrsprognosen der privaten Bieter und der öffentlichen Hand durch zu optimistische Annahmen bzw. strategische Gebote der privaten Bieter einerseits und einer systematischen Unterschätzung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs andererseits beruhen?

13. Welches Ergebnis brachte die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Projekt A 4?
14. Welche Effizienz-Gewinne bzw. -Verluste sind durch den PPP-Ansatz im Basisszenario zu erwarten?
15. Bildet das Basisszenario den Erwartungswert ab?
16. Welche Effizienz-Gewinne bzw. -Verluste sind durch den PPP-Ansatz im Sinne des Erwartungswertes zu erwarten, sofern der Erwartungswert nicht durch das Basisszenario abgedeckt wird)?
17. Sind vor dem Hintergrund, dass nach Angaben des Leitfadens des BMF zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei ÖPP und des BMF bei ÖPP Vergütungszahlungen an den Konzessionär, die ein systematisches Risiko enthalten, in einer reduzierten Form in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt werden sollen, in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für das A-4-Projekt die bei der ÖPP-Variante anfallenden Vergütungszahlungen über die Mautweiterleitung reduziert worden (z. B. da aufgrund des Verkehrsmengenrisikos die Vergütungszahlungen einem systematischen Risiko unterliegen)?
18. Welchen Umfang hat diese Reduktion ggf. gehabt?
19. Auf Basis welcher Überlegungen sind Reduktionen in dieser Höhe festgelegt worden, und ist das BMF bei der Festlegung der Reduktion und insbesondere auch bei der Festlegung ihrer Höhe beteiligt gewesen?
20. Ist die Bundesregierung – die Angaben aus der Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 aufgreifend, dass keine Berechnung der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen der Bieter bzw. des Konzessionärs vorgenommen wurde – in der Lage zu beurteilen, ob bei Berücksichtigung der Annahmen der privaten Bieter zur Verkehrsentwicklung im Allgemeinen (z. B. Durchschnittswert der Bieter) und des Konzessionärs im Speziellen die Wirtschaftlichkeit des PPP-Ansatzes beim Projekt A 4 ebenfalls gewährleistet wäre (bei Beibehaltung der übrigen Annahmen der Basis-Fall-Prognose der WU bzw. eines entsprechenden Prognoseszenarios)?
21. Wäre nach Kenntnisstand der Bundesregierung bei Berücksichtigung der Annahmen der privaten Bieter zur Verkehrsentwicklung im Allgemeinen (z. B. Durchschnittswert der Bieter) und des Konzessionärs im Speziellen die Wirtschaftlichkeit des PPP-Ansatzes beim Projekt A 4 ebenfalls gewährleistet gewesen (bei Beibehaltung der übrigen Annahmen der Basis-Fall-Prognose der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bzw. eines entsprechenden Prognoseszenarios)?
22. Wäre nach Kenntnisstand der Bundesregierung bei Berücksichtigung der Annahmen der privaten Bieter zur Verkehrsentwicklung im Allgemeinen (z. B. Durchschnittswert der Bieter) und des Konzessionärs im Speziellen sowie dem Verzicht auf eine reduzierte Berücksichtigung von Vergütungszahlungen aufgrund des Verweises auf systematisches Risiko die Wirtschaftlichkeit des PPP-Ansatzes beim Projekt A 4 ebenfalls gewährleistet gewesen (bei Beibehaltung der übrigen Annahmen der Basis-Fall-Prognose der WU bzw. eines entsprechenden Prognoseszenarios)?
23. Wie wurde bzw. wird ein systematisches Risiko in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Projekte auf der A 1 und der A 5 berücksichtigt?

24. Warum erfolgt im Zwischenbericht „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ keine Angabe zur Höhe der in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei den Projekten A 4 und A 8 ermittelten Effizienzgewinne?
Standen die genauen Zahlen bei der Erstellung des Zwischenberichtes nicht zur Verfügung?
25. Auf welche Szenarien zum Projektverlauf (jeweils im Rahmen des PPP-Ansatzes und einer konventionellen Realisierung) bezieht sich die Aussage auf Seite 3 des Zwischenberichtes „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ zur Effizienz der A-Modell-Projekte, wonach „[d]ie durchgeführten Untersuchungen ... aus bundeshaushalterischer Sicht von einer Wirtschaftlichkeit der Projekte zum Zeitpunkt der Vergabe aus[gehen]“?
26. Ist vor dem Hintergrund dieser Aussage die Annahme korrekt, dass die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen Effizienzvorteile durch den PPP-Ansatz erwarten lassen (im Sinne des Vergleichs der Erwartungswerte beider Realisierungsvarianten), oder hat das BMVBS bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit in diesem Zwischenbericht nicht auf den „Erwartungswert-Ansatz“ zurückgegriffen?
27. Auf welchen Szenarien (z. B. Best-Case im Hinblick auf Verlauf des PPP-Projektes) hat das BMVBS seine Bewertung ggf. ansonsten aufgebaut?
28. Auf Basis welcher Methodik und inwieweit sieht sich das BMVBS – unter Berücksichtigung seiner Angaben auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach „... nicht exakt verifiziert werden [kann], in welchen Bereichen (Bau, Betrieb und Erhaltung) Effizienzvor- bzw. -nachteile zu verzeichnen sind“, und auf Seite 25 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach „... sich aus den bisherigen Erfahrungen nicht genau bestimmten [lässt], ... in welcher Größenordnung Effizienzvorteile insbesondere aus der Verknüpfung von Bau und Erhaltung im Rahmen des Lebenszyklusansatzes generiert werden können“ – in der Lage, die Wirtschaftlichkeitsgewinne bei den A-Modell-Projekten aus dem Lebenszyklusansatz und dabei insbesondere aus der Verbindung von Bau und Erhaltung, auf die zunächst auf Seite 26 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ (wonach „... die Verknüpfung von Bau und Erhaltung ... Wirtschaftlichkeitstreiber des A-Modells sind“) und weiterhin in der Antwort der Bundesregierung auf die Frage der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 („Nach den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen resultiert die Wirtschaftlichkeit vor allem aus dem Lebenszyklusansatz“) verwiesen wird, einzuschätzen und auch zu quantifizieren?
29. Aus welchem Grund wurde auf die Aufschlüsselung der BAFO-Angebote auf einzelne Kostenkomponenten verzichtet, obwohl dadurch – gemäß den Angaben auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ – die Ermittlung der Effizienzvorteile in den einzelnen Kostenpositionen (Bau, Betrieb und Erhaltung) erschwert bzw. unmöglich wurde?
30. Ist zukünftig vorgesehen, eine entsprechende Aufschlüsselung der BAFO-Angebote zu verlangen?
31. In welchen (Kosten-)Bereichen, weshalb und inwieweit können – die Angabe auf Seite 26 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach „... durch den Lebenszyklusansatz entstehende Effizienzgewinne im Detail weiter zu untersuchen [sind] ... sofern und soweit vergaberechtlich zulässig ...“, aufgreifend – vergaberechtliche Regeln die Analyse von Effizienzgewinnen durch den Lebenszyklusansatz erschweren?

32. In welchen Kostenbereichen, aus welchen Gründen und in welchem Ausmaß bestehen Diskrepanzen zwischen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus Bundessicht und aus gesamtstaatlicher Sicht, auf die in Antwort der Bundesregierung zu Frage 24 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 verwiesen wird?
33. Um wie viel Prozent übersteigt bei den A-Modell-Projekten A 8 und A 4 der Barwert der PSC-Variante, die gemäß der Angabe auf Seite 30 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ eine zur PPP-Realisierung „... hinsichtlich Leistungs- und Qualitätsumfanges vergleichbare ... konventionelle Realisierung ...“ darstellt, den Barwert der Ausgaben für die Projektrealisierung nach der „konventionellen Beschaffungswirklichkeit“?
34. Welche qualitativen Unterschiede bestehen aus Nutzersicht zwischen der PSC-Variante und der „konventionellen Beschaffungswirklichkeit“ während der dreißigjährigen Laufzeit?
35. Plant das BMVBS Maßnahmen, um systematische Qualitätsdefizite im Rahmen der konventionellen Beschaffung zukünftig zu reduzieren?
36. Auf Basis welcher methodischen Ansätze (z. B. empirische Analysen, theoretische Analysen, Expertenworkshops) wurden (abgesehen von Auswertungen des Bundesrechnungshofes zu konventionellen Bauverträgen) die Angaben aus der Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 der Kleinen Anfrage, Bundestagsdrucksache 16/7640 aufgreifend – Kostenüberschreitungen für die konventionelle Realisierung und die PPP-Realisierung abgeschätzt?
37. In welchem Ausmaß übernimmt die öffentliche Hand das Baugrundrisiko bei den PPP-Projekten A 4 und A 8?
38. Inwieweit wurde eine etwaige Übernahme des Baugrundrisikos durch die öffentliche Hand bei den PPP-Projekten A 4 und A 8 in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt?
39. Hält das BMVBS eine Übertragung des Baugrundrisikos bei PPP-Projekten nach dem A-Modell in vollständigem oder ggf. in welchem partiellen Umfang für vergaberechtlich möglich?
40. Aus welchen Gründen und ggf. als Folge der Übernahme welcher Risiken hält das BMVBS in den Jahren 2007 bis 2011 die Pflicht zur Leistung von Kompensationszahlungen an den Konzessionär bei der A 4 und der A 8, auf die in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 22 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 verwiesen wird, für möglich?
41. Welche konkreten Ansätze für eine stärker funktional orientierte Ausschreibung von PPP-Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Angaben des BMVBS auf Seite 45 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach durch „... Bearbeitungsdauer, Vorgaben aus der Planfeststellung und Vergleichbarkeit der Angebote gesteckte ... Grenzen (im Hinblick auf eine stärker funktional orientierte Ausschreibung) zu beachten sind“?
42. In welchem Ausmaß ist die – nach Angabe der Bundesregierung in der Antwort zu Frage 22 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 – bei einer konventionellen Realisierung des A-8-Projektes deutlich längere Bauzeit als die Bauzeit von 3,5 Jahren im Rahmen der A-Modell-Realisierung dadurch bedingt, dass bei der A-Modell-Realisierung unabhängig von der Frage der Finanzmittelverfügbarkeit effizientere Bauabläufe realisiert werden, und/oder dadurch bedingt, dass bei der A-Modell-Realisierung die Finanzmittel in geeigneterer zeitlicher Weise bereitstehen?

43. Inwieweit hält die Bundesregierung die Übernahme von bei der A-Modell-Realisierung zu beobachtenden bauzeitverkürzenden Effekten im Rahmen der konventionellen Realisierung für möglich?
44. Welches Potential im Hinblick auf die Bauzeit bietet nach Ansicht der Bundesregierung die von der DEGES im Rahmen der VDE-Projekte angewandten Verfahren zur Projektabwicklung im Rahmen der konventionellen Realisierung?
45. Sind im BMVBS oder im BMF Kalkulationen angestellt worden, welche inkrementalen Belastungen auf den Bundeshaushalt zukommen und wie die Projekte auf Nettokreditaufnahme und Gesamtschuldenstand des Bundes wirken würden, wenn die A-Modell-Projekte auf der A 4 und/oder auf der A 8 im Rahmen einer konventionellen Realisierung gebaut worden wären?

Was sind ggf. die Ergebnisse derartiger Berechnungen?

46. Welche Rationalität sieht die Bundesregierung darin, bei A-Modell-Projekten – wie auf Seite 29 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ als Entwurfsstand des Bund/Länder-Arbeitsausschusses „Haushaltsrecht und Haushaltssystematik“ angegeben – sämtliche Vergütungszahlungen an den Konzessionär – und damit auch die Vergütungszahlungen für Leistungen des Betriebsdienstes sowie für Finanzierungskosten – als investive Ausgaben zu verbuchen?

Inwieweit sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass auf diesem Weg der Grundgedanke des als „Schuldenbremse“ wirkenden Artikels 115 GG umgangen wird?

47. Auf was für Situationen bzw. mögliche Projekte bezieht sich das BMVBS, wenn es – die Angaben auf Seite 41 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ aufgreifend – eine Forfaitierung im Rahmen von PPP-Projekten bei Bundesfernstraßen als im Einzelfall positiv einstuft?

Welche Vorteile können derartige Forfaitierungsstrukturen gegenüber einer Finanzierung aus Haushaltsmitteln aufweisen?

Werden vom BMVBS durch private Kapitalmittel, die durch Forfaitierungen abgesichert sind, abgesehen von Vorfinanzierungs- und Vorzieheffekten weitere Wirkungen, ggf. sogar positive Anreiz- oder Effizienzwirkungen, für möglich gehalten?

48. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Staatsverschuldung dadurch verschleiern, dass bei den bisherigen A-Modell-Projekten die Ausgaben aus dem Haushalt – im Vergleich zu einer konventionellen Realisierung – in zukünftige Jahre verschoben werden?
49. Wäre eine Vergabe der A-Modell-Projekte A 4 und A 8 erfolgt, wenn der PSC unterhalb der Angebote der jeweils siegreichen privaten Bieter gelegen hätte?
50. Wird bei den A-Modell-Projekten, die als Pilotprojekte eingestuft werden, eine Vergabe aus Sicht der Bundeshaushaltsordnung als möglich eingestuft, auch wenn der PSC unterhalb der Angebote der jeweils siegreichen privaten Bieter liegt?
51. Wie viele weitere A-Modell-Projekte (neben den gestarteten vier Vorhaben auf der A 8, A 4, A 1 und A 5) sollen ggf. auch als Pilotprojekte eingestuft werden?

52. Würde im Falle einer Nichtvergabe von A-Modell-Projekten, aufgrund der Tatsache, dass die privaten Angebote oberhalb des PSC liegen, eine Kompensation an die Bieter zur Entschädigung für die Kosten der Angebotserstellung gezahlt werden, und ist dies den Bietern vor der Angebotserstellung kommuniziert worden?

Würde eine vergaberechtliche Verpflichtung zur Leistung derartiger Kompensationen bestehen, und in welcher Höhe würde diese ggf. vorliegen?

53. Ist eine Veröffentlichung der durch Weiterentwicklung des MKV (Musterkonzessionsvertrages) erstellten Konzessionsverträge bei den A-Modell-Projekten im Allgemeinen und bei den Projekten A 4 und A 8 im Speziellen vorgesehen?
54. Sieht das BMVBS vergaberechtliche oder sonstige rechtliche Hindernisse, Konzessionsverträge – ggf. nach Schwärzung von Preis-Kosten-/Zahlenangaben sowie etwaiger in Zusammenarbeit mit Bietern entwickelter innovativer Vertragselemente – zu veröffentlichen, insbesondere, wenn dies in den Ausschreibungsunterlagen bereits ex ante angekündigt wird?
55. Wie stuft die Bundesregierung die Gefahr ein, dass Konsortien nach dem Gewinn eines A-Modell-Projektes an den weiteren Ausschreibungen teilnehmen, aber nach einem erfolgreichen Überstehen des Teilnahmewettbewerbs kein Interesse an einer ernsthaften Angebotsabgabe mehr aufweisen – z. B. weil ihre Kapazität durch das bereits gewonnene Projekt absorbiert wird oder weil andere Gründe vorliegen – und damit den Wettbewerbsdruck bei der aktuellen Vergabe reduzieren und außerdem den Markteintritt neuer Wettbewerber damit verhindern bzw. erschweren?
- Plant die Bundesregierung Gegenmaßnahmen zu ergreifen, um diesem mit einem Verlust an Wettbewerbsdruck einhergehenden Effekt zu begegnen?
56. Wurde bzw. wird bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die A-Modell-Projekte A 1 und A 5 auf eine Zinsstrukturkurve zurückgegriffen, und wenn ja, welche realen und nominalen Diskontierungszinssätze wurden im 1., 10. und 30. Jahr verwendet?
57. Wurde bzw. wird bei der PSC-Berechnung im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei den A-Modell-Projekten (a) eine Diskontierung der Auszahlungen (der Vergütungen für Bau- und Erhaltungsleistungen bzw. der verwaltungsinternen Lohnzahlungen und sonstigen Auszahlungen) vorgenommen oder (b) eine projektbezogene Finanzierung auf Basis der öffentlichen Finanzierungskosten „simuliert“, wobei dann die Tilgungs- und Zinszahlungen sowie laufende Ausgaben diskontiert werden, oder (c) ein anderer Ansatz gewählt, und wenn ja, welcher?
58. Ist es richtig, dass bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die A-Modell-Projekte A 1 und A 5 für die Berechnung der konventionellen Realisierung eine projektbezogene Finanzierung auf Basis der öffentlichen Finanzierungskosten und unter Rückgriff auf die laufzeitbezogenen Finanzierungskosten (Zinsstrukturkurve) durchgeführt wurde bzw. wird?

Berlin, den 11. April 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

