

Kleine Anfrage

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

Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) am Beispiel der Pilotprojekte A 1 und A 4 und weiterer Vorhaben

Bei den Betreibermodellen für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) werden erhebliche Summen bewegt, z. B. wird von der Bundesregierung angegeben, allein das Konzessionsvolumen des Projekts an der Autobahn (A) 8 beträgt ca. 730 Mio. Euro und bindet den Haushaltsgesetzgeber für 30 Jahre. Deshalb ist auf größtmögliche Transparenz zu achten. Es besteht daher Anlass zur Nachfrage.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welches Konzessionsvolumen haben die Pilotprojekte an der A 1 und an der A 4?
2. Welche Ausbaustandards auf welcher Länge der Konzessionsstrecken sind vorgesehen?
3. Aus welchen Beträgen setzen sich die Konzessionsvolumina zusammen?
4. Welche Kosten hätte der konventionelle Bau der beiden Pilotprojekte verursacht?
5. Wie groß ist der Wirtschaftlichkeitsvorteil der A-Modelle im Vergleich zu konventioneller Haushaltsfinanzierung laut Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei beiden Pilotprojekten?
6. Welche Mauteinnahmen wurden an den beiden Strecken im Jahr 2006 und 2007 und in den ersten 3 Monaten 2008 erzielt?
7. Mit welchen Mauteinnahmen rechnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in 5, 10, 15, 20 und 30 Jahren an den beiden Strecken?
8. Welche Kosten für den Betriebsdienst sowie die Erhaltungsarbeiten wären für die Konzessionsstrecken an der A 1 bzw. A 4 über den Konzessionszeitraum von 30 Jahren zu erwarten gewesen?
9. Welche weiteren Kosten für die öffentliche Hand wären neben den (Aus-) Baukosten, den Betriebskosten und den Erhaltungskosten in welcher Höhe über die 30 Jahre zu erwarten gewesen, falls die Strecken an der A 1 bzw. an der A 4 nicht als PPP-Modell (PPP: Publik Private Partnership) betrieben worden wäre?

10. Welche Verkehrsstärken an mautpflichtigen LKW über 12 Tonnen erwartet das BMVBS für die Konzessionsstrecken der Pilotprojekte auf der A 1 und der A 4 in den Jahren 2008, 2010, 2015, 2020, 2025 und 2030 (jeweils im Jahresdurchschnitt in 24 Stunden, Angaben jeweils für jedes Projekt einzeln)?
11. Welche der an der Erstellung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die A-Modell-Projekte an der A 8, der A 4 und der A 1 beteiligten Institutionen überprüft die Gesamtstimmigkeit des Berechnungsansatzes, und welche Institution trägt die Gesamtverantwortung für die Stimmigkeit der Untersuchungen (Angaben für jedes der drei Projekte bitte einzeln)?
12. Waren bei den im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Projekt A 8 angenommenen Verkehrsmengen besondere verkehrliche Entwicklungseffekte zu beobachten, die im Gegensatz zu den Ergebnissen der weiteren vom BMVBS erstellten Verkehrsprognosen stehen, z. B. ein Rückgang der jährlichen Verkehrsmengen oder eine deutliche Verlangsamung des Verkehrsmengenwachstums?
13. Welche Verkehrsstärken an mautpflichtigen LKW über 12 Tonnen wurden in den Jahren 2008, 2010, 2015, 2020, 2025 und 2030 (jeweils im Jahresdurchschnitt in 24 Stunden) für die Ermittlung der Auszahlungen in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für das A-Modell der Pilotprojekte auf der A 1 und der A 4 angenommen (Angaben für jedes der zwei Projekte einzeln)?
14. Waren bei den im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Projekte auf der A 1 und der A 4 angenommenen Verkehrsmengen besondere verkehrliche Entwicklungseffekte zu beobachten, die im Gegensatz zu den Ergebnissen der weiteren vom BMVBS erstellten Verkehrsprognosen stehen, z.B. ein Rückgang der jährlichen Verkehrsmengen oder eine deutliche Verlangsamung des Verkehrsmengenwachstums?
15. Welche Institution soll bei zukünftigen PPP-Projekten die Verantwortung für die Gesamtstimmigkeit des Berechnungsansatzes tragen?
16. Ist es richtig, dass während der Vergabephase für die Projekte A 8, A 4 und A 1 oder auch nur bei einem dieser Projekte den privaten Bietern von der öffentlichen Hand (bzw. den beauftragten Beratern) die maximale Anschubfinanzierung genannt worden ist, die von den Bietern gefordert werden dürfte, um nicht mit dem Barwert des Angebots den Barwert der PSC-Vergleichsvariante (PSC: Public Sector Comparator) zu überschreiten (Angaben bitte für alle drei Projekte jeweils einzeln)?
17. Ist es bei zukünftigen PPP-Projekten angedacht, während der Vergabephase den privaten Bietern die maximale Anschubfinanzierung zu nennen, die von den Bietern gefordert werden dürfte, um nicht mit dem Barwert des Angebots den Barwert der PSC-Vergleichsvariante zu überschreiten?
18. Sollen für die – gemäß Pressemitteilung „Nr.: 165/2008 des BMVBS vom 26. Juni 2008“ – zwei geplanten PPP-Projekte zur Grund- oder Teilsanierung (A 45 Landesgrenze NRW/Hessen–Gambach, A 60 Mainz-Laubenheim–Autobahnkreuz A 60/A 643–A 643 Schierstein), die mit privatem Kapital erfolgen sollen, auch der komplette Kapitalbedarf für das Investitionsvorhaben von privater Seite aufgebracht werden, bzw. welcher Kapitalanteil am Investitionsvolumen soll von privater Seite bereitgestellt werden?
19. Sollen bei den zwei geplanten PPP-Projekten zur Grund- oder Teilsanierung (A 45, A 60) Konzessionen vergeben werden?

20. Welche Rolle spielt die etwaige Weiterleitung von LKW-Mautzahlungen im Vergütungsmodell bei den zwei geplanten PPP-Projekten zur Grund- oder Teilsanierung (A 45, A 60)?
21. Welcher Anteil am Investitionsvolumen soll bei den – gemäß Pressemitteilung „Nr.: 165/2008 des BMVBS vom 26. Juni 2008“ – zwei kurzfristig geplanten PPP-Projekten (A 8 Ulm–Augsburg (Bayern), A 9 Hermsdorf–Schleiz (Thüringen)) mit privatem Kapital finanziert werden?
22. Sollen bei den zwei kurzfristig geplanten PPP-Projekten (A 8, A 9) Konzessionen vergeben werden?
23. Welche Rolle spielt die etwaige Weiterleitung von LKW-Mautzahlungen im Vergütungsmodell bei den zwei kurzfristig geplanten PPP-Projekten (A 8, A 9)?
24. Inwieweit unterscheidet sich das Vergütungsmodell bei den zwei kurzfristig geplanten PPP-Projekten (A 8, A 9) vom bei den ersten vier A-Modell-Projekten angewandten Vergütungsmodell?
25. Welcher Anteil am Investitionsvolumen soll bei den – gemäß Pressemitteilung „Nr.: 165/2008 des BMVBS vom 26. Juni 2008“ – vier für 2009/2010 geplanten PPP-Projekten (A 1 Lotte–Münster evtl. zusammen mit der A 30 Rheine–Lotte (Nordrhein-Westfalen), A 6 Wiesloch-Rauenberg–Weinsberg (Baden-Württemberg), A 7 Bordesholm–Hamburg (Schleswig-Holstein), A 7 Salzgitter–Drammetal (Niedersachsen)) mit privatem Kapital finanziert werden?
26. Sollen bei den vier für 2009/2010 geplanten PPP-Projekten (A 1/A 39, A 6, A 7, A 7) Konzessionen vergeben werden?
27. Welche Rolle spielt die etwaige Weiterleitung von LKW-Maut-Zahlungen im Vergütungsmodell bei den vier für 2009/2010 geplanten PPP-Projekten (A 1/A 39, A 6, A 7, A 7)?
28. Inwieweit unterscheidet sich das Vergütungsmodell bei den vier für 2009/2010 geplanten PPP-Projekten (A 1/A 39, A 6, A 7, A 7) vom bei den ersten vier A-Modell-Projekten angewandten Vergütungsmodell?
29. Welche Anpassungen werden bei den zukünftig geplanten PPP-Projekten im Vergleich zu den ersten vier A-Modell-Projekten vor dem Hintergrund der bei den ersten vier A-Modell-Projekten gesammelten Erfahrungen erfolgen?
30. Welche neuen Auswertungen zu den Erfahrungen bei den ersten A-Modell-Projekten, die über den den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellten Zwischenbericht/Sachstandsbericht hinausgehen, gibt es?
31. Ist geplant, den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entsprechende neue Auswertungen zur Verfügung zu stellen?
32. Inwieweit ist geklärt, ob, wie und in welchem Umfang bei den neu angekündigten PPP-Projekten die Vergütungszahlungen bzw. die einzelnen Elemente der Vergütungszahlungen (Anschubfinanzierung, Mautweiterleitung, etwaige Verfügbarkeitszahlungen) auf die Länderquoten angerechnet werden?
33. Inwieweit ist geklärt, wie und in welchem Umfang bei den ersten vier A-Modell-Projekten die Vergütungszahlungen bzw. die einzelnen Elemente der Vergütungszahlungen (Anschubfinanzierung, Mautweiterleitung, etwaige Verfügbarkeitszahlungen) auf die Länderquoten angerechnet werden?

34. Welcher absolute und relative Anteil an den Bauleistungen (Ausbau, Neubau, grundhafte Erneuerung) im Bereich der Bundesautobahnen würde in den einzelnen Jahren 2008 bis 2015 im Rahmen von PPP-Projekten erfolgen, wenn neben den ersten vier A-Modell-Projekten sämtliche in der Pressemitteilung 165/2008 des BMVBS vom 26. Juni 2008 erwähnten geplanten PPP-Projekte realisiert würden und konventionelle Projekte gemäß der weiteren Mittelverfügbarkeit nach aktuellem Planungsstand (BVWP, mittelfristige Finanzplanung, Investitionsrahmenplan etc.) realisiert würden?

Berlin, den 29. August 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion