

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, 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)

Der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Dieter Engels, hat ein Gutachten zu Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau vorgelegt. Grundsätzlich hat der Bundesbeauftragte Zweifel, ob mit den A-Modellen in ihrer bisherigen Form wirtschaftliche Vorteile erreicht werden können. Es besteht daher Anlass zur Nachfrage.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Schließt sich die Bundesregierung der Auffassung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung an, dass ihre Untersuchungen bei der Vergabe der Pilotprojekte nicht geeignet waren, die Wirtschaftlichkeit der A-Modelle nachzuweisen, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Ansicht?
2. Wie konnte die Bundesregierung eine gesicherte Aussage über die Wirtschaftlichkeit der A-Modelle treffen, wenn sie laut Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung selbst zugesteht, dass bezüglich der Datengrundlage der Bau-, Betriebs- und Erhaltungskosten eine erhebliche Unsicherheit besteht?

Wurden aufgrund dieser unsicheren Datenlage Vorkehrungen im Vertrag mit den Bietern getroffen, um den Vertrag nachträglich anzupassen, und wenn ja, welche?

3. Sieht die Bundesregierung ihre Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der A-Modelle als gesichert an, obwohl sie laut Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung einräumt, dass sie kein allgemeinverbindliches Verfahren zur Verkehrsprognose und Schätzung der Maut-einnahmen hat, und wenn ja, warum ist die Bundesregierung dieser Ansicht?
4. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Abweichungen ihrer Prognose der Maut-einnahmen mit der der Bieter, obwohl auch die Bundesregierung laut Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung davon ausgeht, dass die Annahmen der Bieter seriös und professionell recherchiert waren?

5. Inwieweit stimmt die Bundesregierung der Auffassung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung zu, dass es sich bei der höheren Einnahmekalkulation der Bieter um ein reines Markteintrittsphänomen handeln könnte, um eine möglichst niedrige Anschubfinanzierung seitens des Bundes zu erreichen?
Sieht die Bundesregierung andere Gründe für die Abweichungen der Prognose der Mauteinnahmen?
6. Rechnet die Bundesregierung damit, dass in zukünftigen Vergabeverfahren die Abweichungen in der Prognose der Mauteinnahmen nicht mehr auftreten?
7. Wird die Bundesregierung diesbezüglich ihre Prognosen anpassen bzw. das Verfahrensmodell zur Erhebung der Berechnung der Mauteinnahmen ändern, und wenn ja, welche Maßnahmen sind dabei vorgesehen?
8. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die in der Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit des A-Modells der Ausbaustrecke der Autobahn 8 (A 8) zwischen Augsburg und München herangezogene ab 2012 real abnehmende Prognose der Mauteinnahmen angesichts des sechsspurigen Ausbaus der A 8 und der allgemeinen Erwartung der Verkehrssteigerung beispielsweise im aktuellen Verkehrswegeinvestitionsbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)?
9. Trifft die Auffassung zu, dass die der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zugrunde gelegte Prognose der Mauteinnahmen auf einer Prognose der Lkw-Verkehrsmengen auf dem Teilstück der A 8 beruht, und wenn ja, womit begründet die Bundesregierung die Abnahme des Lkw-Verkehrs in diesem Streckenabschnitt?
10. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, dass ihre Prognose der Mauteinnahmen für das A-Modell der A 8 bei Annahme einer allgemeinen Verkehrssteigerung nicht eintreffen wird und im Widerspruch zu einem sechsspurigen Ausbau der A 8 steht, und wenn nein, wie kommt die Bundesregierung dann zu der Annahme, dass ihre Prognose plausibler ist als die der Bieter im Vergabeverfahren?
11. Warum lässt die Bundesregierung angesichts ihrer Prognose einer auf Dauer sinkenden Lkw-Verkehrsprognose einen Ausbau des Streckenabschnitts der A 8 auf sechs Spuren vornehmen?
12. Welche Abteilungen im BMVBS hatten konkret Kenntnis der in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dargelegten Prognosen der Mauteinnahmen?
13. Welche weiteren Ministerien und Institutionen des Bundes hatten konkret Kenntnis der in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dargelegten Prognosen der Mauteinnahmen?
14. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Personen im BMVBS und den anderen mitberatenden Ministerien und Institutionen des Bundes konkret für die Überprüfung der Prognose der Mauteinnahmen in der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit zuständig waren?
15. Trifft die Auffassung zu, dass – falls die in der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit zugrunde gelegte Prognose der Mauteinnahmen aufgrund ansteigender Verkehrsmengen nicht zutrifft und sich damit keine höhere Wirtschaftlichkeit der ÖPP-Variante im Vergleich zur PSC-Variante (PSC = Public Sector Comparator) ergibt – die Vergabe des A-Modells für das Teilstück der A 8 nicht dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit der Verwaltung in § 7 der Bundeshaushaltsordnung entspricht?

16. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, dass – falls die in der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit zugrunde gelegte Prognose der Maut-einnahmen aufgrund ansteigender Verkehrsmengen nicht zutrifft und sich damit keine höhere Wirtschaftlichkeit der ÖPP-Variante im Vergleich zur PSC-Variante ergibt – der Bund aufgrund der vertraglichen Bindung mehr Maut-einnahmen als in der Untersuchung vorgesehen an den Betreiber des A-Modells für das Teilstück der A 8 abgeben muss und dem Bund daraus ein Verlust und Schaden in Millionenhöhe entsteht, da er durch die PSC-Variante den Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Strecke günstiger bestreiten hätte können, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Ansicht?
17. Inwieweit wäre die Bundesregierung Schadenersatzansprüchen der Bieter ausgesetzt gewesen, falls das Vergabeverfahren aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit aufgehoben worden wäre?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einschätzung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, dass in zukünftigen Vergabeverfahren die Bieter vorab über die Aufhebung der Ausschreibung bei mangelnder Wirtschaftlichkeit informiert werden, um so Schadenersatzansprüche auszuschließen?
Plant die Bundesregierung diesbezüglich vertragliche oder andere Regelungen mit den Bietern, und wenn ja, welche?
19. Wurden die im Musterkonzessionsvertrag für das Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) vorgeschlagenen Regelungen zu Kompensationszahlungen bei Verkehrsbeeinträchtigung in den Verträgen mit dem Betreiber des A-Modells des Streckenabschnitts der A 8 zwischen Augsburg und München übernommen, und wenn nein, welche Regelungen wurden davon abweichend getroffen?
20. Wurden die im Musterkonzessionsvertrag für das Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) vorgeschlagenen Regelungen zu Kompensationszahlungen bei Verkehrsbeeinträchtigung auch in den weiteren Projekten des A-Modells übernommen, und wenn nein, welche Regelungen wurden davon abweichend getroffen?
21. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit drohender Kompensationszahlungen an den Betreiber des A-Modells des Streckenabschnitts der A 8 zwischen Augsburg und München aufgrund der von ihr angenommenen Prognosen der Maut-einnahmen?
22. Trifft die Aussage zu, dass die Bundesregierung – falls ihre Prognose der Maut-einnahmen auf dem Streckenabschnitt der A 8 zwischen Augsburg und München eintrifft – vertraglich zu Kompensationszahlungen an den Betreiber verpflichtet ist, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre abweichende Absicht?
23. Welche Gründe sind im Vertrag mit den Betreibern des A-Modells auf dem Autobahnabschnitt der A 8 zwischen Augsburg und München vorgesehen, die Kompensationsleistungen des Bundes begründen?
24. Ist die Beeinträchtigung des Verkehrs ein solcher Grund?
25. Wer trägt die Beweislast dafür, ob der Verkehr beeinträchtigt wurde?
26. Ab welcher Verringerung des Verkehrs zum Vorjahr/Vormonat sieht der Vertrag mit den Betreibern des A-Modells auf dem Autobahnabschnitt der A 8 zwischen Augsburg und München Ausgleichszahlungen vor?
In welcher Höhe bestehen diese Zahlungen?

27. Wie schätzt die Bundesregierung – falls ihre Prognose der Mauteinnahmen auf dem Streckenabschnitt der A 8 zwischen Augsburg und München eintrifft – die mögliche Forderung nach vertraglichen Nachverhandlungen seitens der Betreiber des A-Modells des Streckenabschnitts der A 8 zwischen Augsburg und München ein?
28. Droht – falls die Regierungsprognose der Mauteinnahmen auf dem Streckenabschnitt der A 8 zwischen Augsburg und München eintrifft – nicht eine Vertragsänderung oder -anpassung aufgrund eines Wegfalls der Geschäftsgrundlage mit finanziellen Nachteilen für den Bund?
29. Plant die Bundesregierung die vertraglichen Regelungen zu den Kompensationszahlungen in Zukunft anderweitig zu gestalten, und wenn ja, welche Regelungen sollen getroffen werden?
30. Inwieweit wurden die möglichen Kompensationszahlungen bei der Prognose der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt bzw. hatte dies nennenswerten Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Projekte, und wenn nein, warum wurden diese nicht berücksichtigt und wird die Bundesregierung dies in Zukunft ändern?
31. Wie schätzt die Bundesregierung die zukünftige Belastung des Staatshaushaltes durch vertraglich zugesicherte Kompensationszahlungen an die Bieter aufgrund externer, nicht steuerbarer Einflüsse wie z. B. die Höhe der Mauteinnahmen ein, die der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung in seinem Gutachten erwartet, falls die Annahmen der Bundesregierung bezüglich der Mauteinnahmen eintreffen?
32. Wie wird die Bundesregierung auf die zu erwartenden vertraglichen Unklarheiten bzw. Rechtsstreitigkeiten bezüglich der Kompensationszahlungen mit den Bietern reagieren?
Sind diesbezüglich Umstellungen in der Vertragsgestaltung, insbesondere bei der wirtschaftlichen Risikoverteilung, geplant?
33. Inwieweit wird die Bundesregierung in Zukunft den Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei ÖPP-Projekten“ bei der zukünftigen Vergabe der A-Modelle berücksichtigen, nachdem dieser laut Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung bislang nicht angewandt wurde?
34. In welchem Umfang wird derzeit ein wie im gerade benannten Leitfaden vorgesehenes Projektcontrolling seitens der Bundesregierung durchgeführt, das die wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der Pilotprojekte belegt?
35. Liegen der Bundesregierung schon Ergebnisse aus einer solchen Untersuchung vor bzw. wann strebt die Bundesregierung eine Auswertung der Untersuchung an?
36. Wann ist konkret mit einer Evaluation der A-Modelle in Bezug auf die angestrebten Ziele der Wirtschaftlichkeit zu rechnen?
37. Wie wird die Bundesregierung die Forderung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung nach einem höheren Finanzierungsanteil des Bundes bei der Vergabe der A-Modelle Rechnung tragen?
Sieht die Bundesregierung diesbezüglich eine Änderung der Vergabekriterien, insbesondere bei der Anschubfinanzierung, vor?

38. Geht die Bundesregierung trotz der Auffassung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, dass die Effizienzvorteile durch Innovation bei den Baukosten durch die Planfeststellung erheblich beschränkt werden, weiterhin davon aus, dass durch die A-Modelle mehr als nur geringe Kosteneinsparungen zu erwarten sind und einen wesentlichen Anteil zu dessen Wirtschaftlichkeit beitragen?

In welchen Bereichen und in welchem Umfang erwartet die Bundesregierung konkret diese Vorteile, und sind diese bei den bereits laufenden Projekten aufgetreten?

39. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, dass der punktuelle Einsatz der A-Modelle nicht zu einem wirtschaftlich effizienten Betriebsdienst an den Autobahnen führt, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Ansicht?
40. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, dass es für ein optimales Vergabeverfahren notwendig ist, auch die Restwerte der Strecke am Ende der Konzessionslaufzeit in die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einzubeziehen, und wenn nein, warum ist die Bundesregierung anderer Ansicht?
41. Plant die Bundesregierung diesbezüglich einen Standard für die Restwertbestimmung bei Straßen aufzustellen?
42. Welcher Wirtschaftlichkeitsvorteil für die ÖPP-Realisierung wird für das A-Modell an der A 4 erwartet?
43. Sind Varianten im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das A-Modell an der A 4 gerechnet worden, und welche Wirtschaftlichkeitsergebnisse ergeben sich für relevante Varianten?
44. In welchem Umfang sind Zahlungen aufgrund systematischer Risiken in korrigiertem Umfang für das A-Modell an der A 4 berücksichtigt worden?
45. Welcher Wirtschaftlichkeitsvorteil für die ÖPP-Realisierung wird für das A-Modell an der A 1 erwartet?
46. Sind Varianten im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das A-Modell an der A 1 gerechnet worden, und welche Wirtschaftlichkeitsergebnisse ergeben sich für relevante Varianten?
47. In welchem Umfang sind Zahlungen aufgrund systematischer Risiken in korrigiertem Umfang für das A-Modell an der A1 berücksichtigt worden?
48. Welcher Wirtschaftlichkeitsvorteil für die ÖPP-Realisierung wird für das A-Modell an der A 5 erwartet?
49. Sind Varianten im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das A-Modell A 5 gerechnet worden, und welche Wirtschaftlichkeitsergebnisse ergeben sich für relevante Varianten?
50. In welchem Umfang sind Zahlungen aufgrund systematischer Risiken in korrigiertem Umfang beim A-Modell an der A 5 berücksichtigt worden?

Berlin, den 3. Juni 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

