

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/13294 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Dr. 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.

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?

Die in der Frage wiedergegebene Auffassung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (BWV) bezieht sich allein auf die im Vorfeld der Einleitung der Vergabeverfahren durchgeführten Realisierungsstudien, die mit den Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit einer in Aussicht genommenen ÖPP-Beschaffungsvariante nichts zu tun haben.

Dem Bundesrechnungshof (BRH), der die Pilotvorhaben nach dem A-Modell von Beginn an begleitend prüft, war und ist bekannt, dass der Standard für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Zuge der Vergabeverfahren entwickelt und projektbezogene Untersuchungen mit entsprechenden Einzelberichten zur vorläufigen und abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erarbeitet wurden. Die Methodik der durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau steht im Einklang mit dem durch die Finanzministerkonferenz verabschiedeten sog. FMK-Leitfaden und den im Einführungsschreiben des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) enthaltenen Ergänzungen, soweit zum Erstellungszeitpunkt vorliegend.

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?

In der wiedergegebenen Passage empfiehlt der BWV den Public Sector Comparator (PSC) bei künftigen ÖPP-Vergaben scharf zu stellen, d. h. ihn zum Vergabekriterium zu machen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hatte von einer ausdrücklichen Scharfschaltung im Rahmen der Pilotvorhaben abgesehen. Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

- Die Wirtschaftlichkeit des A-Modell Pilotprojektes Autobahn A 8 und der weiteren drei Projekte wurde im Rahmen der vor Zuschlagserteilung zu erstellenden abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zum Vergabezeitpunkt nachgewiesen. Dieser Nachweis wurde anhand von Sensitivitätsuntersuchungen auch hinterfragt und im Ergebnis untermauert. Daher wurden in den Verträgen keine etwaigen Vorkehrungen getroffen.
 - Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen entsprechen dem Standard, siehe Antwort zu Frage 1.
 - Einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die eine Prognose für die zukünftige 30-jährige Entwicklung enthält, ist es wesensimmanent, dass einzelne Kostenpositionen (z. B. Betriebs-, Erhaltungskosten oder Risikokosten) mit gewissen Unsicherheiten behaftet sind.
 - Die Einhaltung von § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) war selbstverständlich auch bei den Pilotvorhaben zu gewährleisten, so dass es trotz nicht ausdrücklicher Scharfschaltung des PSC nicht zu unwirtschaftlichen Vergaben kommen konnte.
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 Mauteinnahmen hat, und wenn ja, warum ist die Bundesregierung dieser Ansicht?

Entscheidungsbegründende Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beinhalten in jedem Fall Prognoseunsicherheiten. Nach Ansicht der Bundesregierung gehen die Unsicherheiten in den vom BMVBS durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die A-Modelle über das für Vorhaben vergleichbarer Tragweite übliche Maß nicht hinaus. In diesem Bewusstsein sind die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen mit der gebotenen Vorsicht bei der Wahl der Prognose- und Schätzansätze erstellt worden. Risikoabschätzungen und -bewertungen sowie Sensitivitätsbetrachtungen wurden vorgenommen. Im Ergebnis weisen die abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die A-Modelle durchweg erhebliche Wirtschaftlichkeitsspielräume aus, so dass deren Wirtschaftlichkeit als hinreichend gesichert angesehen werden kann.

4. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Abweichungen ihrer Prognose der Mauteinnahmen 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?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die konkrete Motivation der Bieter kann vom BMVBS nur spekuliert werden. Gleichwohl ist denkbar, dass die Einschätzung des BWV zutrifft. Das BMVBS beabsichtigt, durch eine geeignete Anpassung der Angebotswertung etwaigen strategischen Überlegungen nach Möglichkeit künftig zu begegnen.

6. Rechnet die Bundesregierung damit, dass in zukünftigen Vergabeverfahren die Abweichungen in der Prognose der Mauteinnahmen nicht mehr auftreten?

Es liegt in der Natur der Sache, dass sich die Erwartungen verschiedener Akteure über – insbesondere langfristige – zukünftige Entwicklungen voneinander unterscheiden. Neben ökonomischen und verkehrswissenschaftlichen Modellrechnungen gehen notwendigerweise auch solche Erwartungen in die differenzierten streckenbezogenen Verkehrsprognosen über 30 Jahre für die A-Modelle ein. Da im Lichte der bei den A-Modell-Pilotprojekten gewonnenen Erfahrungen der Vergütungsmechanismus und die Angebotswertung für künftige Ausschreibungen angepasst werden, ist davon auszugehen, dass der Einfluss strategischer Überlegungen auf die Ergebnisse der Bieterprognosen zurückgehen wird.

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?

Nein. Die Bundesregierung sieht gegenwärtig weder im Hinblick auf die vorliegenden Prognosen noch hinsichtlich des Prognoseverfahrens spezifischen, aus den Abweichungen zu den Bieterprognosen resultierenden Anpassungsbedarf.

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 Verkehrsweginvestitionsbericht des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)?

Die der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum A-Modell A 8 Augsburg–München zu Grunde liegende Prognose geht in den Jahren 2011 bis 2018 von einem leichten Rückgang der realen Mauteinnahmen aus, der sich in

erster Linie aus der sich ändernden Flottenstruktur hin zu emissionsärmeren und damit niedriger bemauteten Fahrzeugen erklärt. Damit wird die Reaktion des Transportmarktes auf die durch die Staffelung der Mautsätze nach Umweltgesichtspunkten gesetzten Anreize abgebildet. Ein Trend, der an der Entwicklung seit Einführung der LKW-Maut abzulesen ist und in dem o. g. Zeitraum die dann – anders als in früheren Jahren – moderaten jährlichen Fahrleistungszuwächse überkompensieren dürfte.

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?

Die Verkehrsprognose des Bundes zum A-Modell Autobahn A 8 Augsburg–München geht von einem mit tendenziell abnehmenden Wachstumsraten stetig ansteigenden LKW-Verkehr bis 2032 aus. In den verbleibenden vier Jahren bis zum Ende der Prognoselaufzeit wird ein leichter Rückgang erwartet, der auf den zunehmenden Einfluss des demografischen Wandels (Schrumpfung), die Erhöhung der Produktivität im Transportsektor und die strukturelle Veränderung der Wirtschaft hin zum tertiären Sektor sowie auf eine Abschwächung der aus der Globalisierung und der europäischen Integration resultierenden Effekte zurückgeführt wird.

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?

Nein, es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Die Prognosen der Bieter wurden bei der Prüfung der Angebote angemessen gewürdigt. Dabei konnten keine Anhaltspunkte festgestellt werden, die eine gegenüber den im Auftrag des BMVBS erstellten Prognosen höhere Plausibilität oder Eintrittswahrscheinlichkeit begründet hätten.

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?

Die Aussage, die Bundesregierung gehe von rückläufigen LKW-Verkehren aus, ist unzutreffend (siehe Antworten zu den Fragen 8 und 9). Im Gegenteil geht die Bundesregierung von erheblichen Zuwächsen für den LKW-Verkehr insgesamt in Deutschland wie auch auf der Autobahn A 8 aus. Im Übrigen sind zur Beurteilung des Autobahnausbaubedarfes neben der künftigen Entwicklung des LKW-Verkehrs ebenso diejenige des Personenverkehrs sowie die aktuelle Belastungssituation maßgebend.

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?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wurden im Auftrag der Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr erstellt und nach Zeichnung durch den Beauftragten für den Haushalt im BMVBS (Zentralabteilung) an das BMF zur Zustimmung zur Inanspruchnahme der Verpflichtungsermächtigungen auf Basis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen gesandt. Neben dem BMF hatte die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) Kenntnis von den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen.

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 ergibt – die Vergabe des A-Modells für das Teilstück der Autobahn 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 Mauteinnahmen 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 Mauteinnahmen 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 (PSC = Public Sector Comparator) den Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Strecke günstiger bestreiten hätte können, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Ansicht?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein. Zum einen hängt die Frage der Wirtschaftlichkeit des A-Modells davon ab, in welchem Umfang und zu welchem Zeitpunkt die tatsächliche Verkehrsentwicklung die in der Prognose des Bundes Unterstellte übersteigt. Wegen der zu Grunde liegenden Barwertbetrachtung wirken solche Effekte umso schwächer, je weiter diese in der Zukunft liegen. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das A-Modell Autobahn A 8 Augsburg–München belegt außerdem nicht unbeträchtliche Wirtschaftlichkeitsspielräume. Zum anderen ist der Verkehrsmengeneinfluss bei beiden Beschaffungsszenarien zu berücksichtigen. Dabei ist davon auszugehen, dass die Erhaltungs- und Betriebskosten positiv mit der Verkehrsbelastung korrelieren.

17. Inwieweit wäre die Bundesregierung Schadenersatzansprüchen der Bieter ausgesetzt gewesen, falls das Vergabeverfahren aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit aufgehoben worden wäre?

Stellt sich bei einem als ÖPP-Projekt ausgeschriebenem Betreibermodell heraus, dass die ÖPP-Angebote deutlich über dem von der Vergabestelle ermittelten PSC liegen, kommt die Aufhebung des Vergabeverfahrens wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit in Betracht. Mangelnde Wirtschaftlichkeit ist ein sachlicher Grund, der die Aufhebung des Vergabeverfahrens rechtfertigt. Eine Schadenersatzpflicht des Bundes besteht bei rechtmäßiger Entscheidung der Vergabestelle nicht, und zwar auch dann nicht, wenn der PSC, wie in den Pilotprojekten, nicht ausdrücklich scharf gestellt wurde.

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?

Die vom BWV empfohlene ausdrückliche Scharfschaltung des PSC wird bei den Projekten der „2. Staffel“ umgesetzt. Ergänzend wird auf die Beantwortung der Fragen 2 und 17 verwiesen.

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?

Der im Musterkonzessionsvertrag vorgesehene Kompensationstatbestand wurde nicht in der dort vorgesehenen konkreten Form übernommen. Der Konzessionsvertrag für die Autobahn A 8 begrenzt etwaige Kompensationszahlungen für Verkehrsbeeinträchtigungen auf vom Konzessionsnehmer nicht zu vertretende drei Fallgruppen, die enumerativ aufgeführt werden.

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?

Die Systematik der Regelungen in den Folgeprojekten entspricht der des A 8er-Vertrages.

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 Mauteinnahmen?
22. Trifft die Aussage zu, dass die Bundesregierung – falls ihre Prognose der Mauteinnahmen 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?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Umstand des Eintreffens der Bundesprognose als solcher löst keine Kompensationszahlungen aus. Es existieren keine entsprechenden vertraglichen Regelungen.

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?

Kompensationszahlungen kommen aufgrund technischer Störungen und rechtlicher Hindernisse, infolge einer Änderung der Erhebungsgrundlage der Maut, zum Zwecke eines Inflationsausgleichs, zum Ausgleich einer etwaigen Umsatzsteuererhöhung sowie aufgrund von Verkehrsbeeinträchtigungen in Betracht.

24. Ist die Beeinträchtigung des Verkehrs ein solcher Grund?

Ja. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 19 und 23 verwiesen.

25. Wer trägt die Beweislast dafür, ob der Verkehr beeinträchtigt wurde?

Die Verkehrsbeeinträchtigung bzw. daraus resultierende Folgen für die Erlöse des Konzessionsnehmers sind an bestimmte vertragliche Tatbestandsmerkmale geknüpft. Die Darlegungs- und Beweislast im Falle unterschiedlicher Auffassungen trägt nach den allgemeinen Regeln der Anspruchsinhaber, d. h. im vorliegenden Fall der Konzessionsnehmer.

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?

Für etwaige durch Verkehrsbeeinträchtigungen i. S. d. Vertrages hervorgerufene Rückgänge der Erlöse sind Wesentlichkeitsschwellenwerte im einstelligen Prozentbereich festgelegt. Die Kompensationszahlungen sind jeweils auf einen Ausgleich der durch den Konzessionsnehmer nicht zu vertretenden Mindererlöse gerichtet, wobei er sich alle erhaltenen Zahlungen (z. B. aufgrund durchgesetzter Ansprüche gegenüber Dritten, Versicherungen etc.) anrechnen lassen muss.

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?

Ein derartiges Vorgehen widerspräche dem Sinn einer Konzessionsvergabe mit Übertragung des Erlösrisikos. Die Bundesregierung geht nicht davon aus, dass derartige Nachverhandlungen gefordert werden.

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?

Die Voraussetzungen für eine Störung der Geschäftsgrundlage dürften in dem geschilderten Fall nicht einschlägig sein, da es sich um eine Konzessionsvergabe mit Übertragung des Erlösrisikos handelt. Derartigen Konzessionsvergaben ist wesensimmanent, dass beide Seiten eigene Erlöseinschätzungen vornehmen, so dass in den Erlösprognosen keine gemeinsame Geschäftsgrundlage gesehen werden kann.

29. Plant die Bundesregierung die vertraglichen Regelungen zu den Kompensationszahlungen in Zukunft anderweitig zu gestalten, und wenn ja, welche Regelungen sollen getroffen werden?

Die Änderung des Vergütungsmechanismus bei den aktuell im Vergabeverfahren befindlichen und künftigen Vorhaben wird die Gestaltung der vertraglichen Regelungen zu Kompensationszahlungen beeinflussen. Das ob und ggf. wie entsprechender Regelungen ist abhängig von der Modellstruktur und den im Rahmen der Vergabeverfahren zu führenden Verhandlungen.

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?

In den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wurden Kompensationszahlungen berücksichtigt, soweit diese dem Grunde nach absehbar waren. Die Bundesregierung beabsichtigt in dieser Weise auch bei künftigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu verfahren.

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?

Auswirkungen von vertraglich zugesicherten Kompensationszahlungen auf die zukünftige Belastung des Staatshaushaltes werden insbesondere vor dem Hintergrund der Beantwortung von Frage 30 als überschaubar angesehen.

Die Erwartung des BWV bezüglich einer zusätzlichen Belastung des Bundes bezieht sich ausweislich des Gutachtens darauf, dass er komplizierte Regelun-

gen zur Vergütungsberechnung einschließlich der verschiedenen Kompensationsregelungen insgesamt für anfällig hält, künftig Gegenstand langwieriger Auseinandersetzungen bis hin zu Rechtsstreitigkeiten zwischen den Vertragspartnern zu sein. In diesem Zusammenhang wird auf die Antwort zu Frage 32 verwiesen.

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?

Die Erwartungen des BWV im Hinblick auf außergerichtliche Auseinandersetzungen oder Rechtsstreitigkeiten werden nicht geteilt. Bislang durch die für die Vertragsabwicklung zuständigen Auftragsverwaltungen kommunizierte Erfahrungen lassen darauf schließen, dass die Verträge der Komplexität der zu regelnden Materie gerecht werden und für die Abwicklung der gegenseitigen Leistungspflichten geeignet sind. Für unterschiedliche Auffassungen im Einzelfall sind vertragliche Regeln bis hin zur Einleitung einer Schlichtung vorhanden. Im Falle von Unstimmigkeiten zwischen den Vertragsparteien wird entsprechend den vorgenannten Regeln verfahren. Umstellungen sind nur insoweit geplant, als sie beispielsweise aus der Änderung der Vergütungssystematik folgen bzw. sonst angezeigt sind.

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?

Parallel zur Durchführung der A-Modell-Piloten wurde ein Leitfaden zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für A-Modelle entwickelt und angewandt. Dieser basiert auf den Vorgaben des FMK-Leitfadens für ÖPP-Projekte. Insofern ist klarzustellen, dass der FMK-Leitfaden seit seinem Erscheinen im September 2006 für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von A-Modellen Berücksichtigung gefunden hat und auch künftig finden wird.

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?

Das gemäß Leitfaden vorgesehene Projektcontrolling wird über den Konzessionszeitraum durchgeführt. Es gewährleistet im Rahmen eines kontinuierlichen und turnusmäßigen Prozesses einen entsprechenden Überblick über die Entwicklung der Projekte und deren Wirtschaftlichkeit.

35. Liegen der Bundesregierung schon Ergebnisse aus einer solchen Untersuchung vor bzw. wann strebt die Bundesregierung eine Auswertung der Untersuchung an?

Dem BMVBS liegen erste Ergebnisse vor, die derzeit ausgewertet sowie für den kontinuierlich vorgesehenen Erkenntnis- und Informationsprozess zusammengestellt und aufbereitet werden.

36. Wann ist konkret mit einer Evaluation der A-Modelle in Bezug auf die angestrebten Ziele der Wirtschaftlichkeit zu rechnen?

Im Sommer 2009 wird das BMVBS im Zusammenwirken mit der VIFG u. a. auf Basis der Stellungnahmen der Auftragsverwaltungen und Verbände einen Auswertungsbericht über die Vergaben der vier Pilotprojekte erstellen, der auch erste Praxiserfahrungen aus der Vertragslaufzeit enthalten wird. Die Endfassung wird nach Erörterung mit den Beteiligten im Herbst 2009 voraussichtlich zu Beginn des Jahres 2010 zur Verfügung stehen. Die Wirtschaftlichkeit der Projekte wird auch Gegenstand dieser Auswertung sein.

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?

Der Finanzierungsmix zwischen privatem und öffentlichem Finanzierungsanteil wird nach wirtschaftlichen Kriterien festgelegt. Dabei sind nach Auffassung der Bundesregierung bei der Bemessung des öffentlichen Finanzierungsanteils an ÖPP-Projekten zwei gegenläufige Wirkungen abzuwägen: Zwar mindert die Reduzierung des Privatfinanzierungsanteils tendenziell die Finanzierungskosten, zugleich sinken aber die Wirksamkeit der Risikoübertragung und die Anreize für den privaten Partner, Effizienzvorteile im Projekt zu heben. Darin ist aber ein wesentlicher Vorteil von ÖPP zu sehen.

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?

Die Bundesregierung geht nach wie vor davon aus, dass bei ÖPP-Projekten über den Lebenszyklusansatz, die Leistungserbringung aus einer Hand und die Verantwortlichkeit des Privaten über den Konzessions- bzw. Vertragszeitraum mehr als nur unwesentliche Kosteneinsparungen zu erwarten sind. Durch die Optimierung der aufeinander abzustimmenden Abläufe bei komplexen Vorhaben allein lassen sich erhebliche Vorteile generieren.

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?

Es ist klarzustellen, dass der BWV Zweifel hat, ob die aus seiner Sicht zu kurzen Betriebsdienststrecken tatsächlich zu Kosteneinsparungen führen und er hält deshalb auch in diesem Bereich die Effizienzgewinne für eher begrenzt.

Die Bundesregierung hat keine Anhaltspunkte, dass die kürzeren Betriebsdienststrecken der A-Modell-Pilotstrecken nach Einschätzung der Konzessions-

sionsnehmer unwirtschaftlich seien. Aus Sicht der bisherigen Erfahrungen des öffentlichen Betriebsdienstes an Bundesautobahnen aber gilt, dass rein aus betrieblicher Sicht im Durchschnitt eine Streckenlänge von rund 70 km, die der durchschnittlichen Strecke einer Autobahnmeisterei entspricht, zu bevorzugen ist. Etwaige verbleibende unwirtschaftliche Betriebsdienststrukturen werden im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (auch weiterhin) berücksichtigt.

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?

Da aus technischer Sicht bisher eine derartige Restwertbetrachtung nicht möglich und damit nicht justiziabel ist, würde die Einbeziehung einer Restwertbetrachtung in die Angebotswertung nach Einschätzung der Bundesregierung nicht zur Optimierung der Vergabeverfahren führen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass bei den gewählten Konzessionslaufzeiten die erfahrungsgemäß zu erwartenden Erneuerungszyklen der oberen Befestigungsschichten berücksichtigt wurden und vor diesem Hintergrund der bei Ende der Laufzeit vom Konzessionsgeber erwartete grundsätzliche Erneuerungsbedarf bei den hier gewählten Bauweisen und den zu unterstellenden Verkehrsbelastungen auch wirtschaftlich zu vertreten ist.

41. Plant die Bundesregierung diesbezüglich einen Standard für die Restwertbestimmung bei Straßen aufzustellen?

Die Einführung eines Standards für Restwertbestimmungen ist derzeit nicht konkret vorgesehen; es ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass dabei eine sehr differenzierte Einzelfallbetrachtung notwendig wäre, um vertraglich für ÖPP-Projekte nutzbar zu sein.

42. Welcher Wirtschaftlichkeitsvorteil für die ÖPP-Realisierung wird für das A-Modell an der A 4 erwartet?

Für das A-Modell Autobahn A 4 wird von einer Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Variante im zweistelligen Prozentbereich gegenüber einer konventionellen Realisierung ausgegangen.

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?

Es ist nicht ersichtlich, welche Varianten neben dem Angebot des im Wettbewerb obsiegenden Bieters für die Wirtschaftlichkeit letztlich von Relevanz sein könnten, da für dieses eine deutliche wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit festzustellen ist. Diese wird im Rahmen der abschließenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zum A-Modell A 4 durch die Sensitivierung hinsichtlich einer Berücksichtigung systematischer Risiken bestätigt.

44. In welchem Umfang sind Zahlungen aufgrund systematischer Risiken in korrigiertem Umfang für das A-Modell an der A 4 berücksichtigt worden?

Systematische Risiken verursachen keine Zahlungen für den Konzessionsgeber, da die Verpflichtungsermächtigungen keine Abschläge infolge dieser Risiken enthalten.

45. Welcher Wirtschaftlichkeitsvorteil für die ÖPP-Realisierung wird für das A-Modell an der A 1 erwartet?

Für das A-Modell Autobahn A 1 wird von einer Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Variante im zweistelligen Prozentbereich gegenüber einer konventionellen Realisierung ausgegangen.

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?

Es ist nicht ersichtlich, welche Varianten neben dem Angebot des im Wettbewerb obsiegenden Bieters für die Wirtschaftlichkeit letztlich von Relevanz sein könnten, da für dieses eine deutliche wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit festzustellen ist. Diese wird im Rahmen der abschließenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zum A-Modell A 1 durch die Sensitivierung hinsichtlich einer Berücksichtigung systematischer Risiken bestätigt.

47. In welchem Umfang sind Zahlungen aufgrund systematischer Risiken in korrigiertem Umfang für das A-Modell an der A1 berücksichtigt worden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 44 verwiesen.

48. Welcher Wirtschaftlichkeitsvorteil für die ÖPP-Realisierung wird für das A-Modell an der A 5 erwartet?

Für das A-Modell Autobahn A 5 wird von einer Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Variante im zweistelligen Prozentbereich gegenüber einer konventionellen Realisierung ausgegangen.

49. Sind Varianten im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das A-Modell A 5 gerechnet worden, und welche Wirtschaftlichkeitsergebnisse ergeben sich für relevante Varianten?

Es ist nicht ersichtlich, welche Varianten neben dem Angebot des im Wettbewerb obsiegenden Bieters für die Wirtschaftlichkeit letztlich von Relevanz sein könnten, da für dieses eine wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit festzustellen ist. Diese würde bei kompletter Ausblendung der systematischen Risiken im Rahmen der abschließenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zum A-Modell A 5 zwar gefährdet, ist aber insgesamt nicht in Frage zu stellen.

50. In welchem Umfang sind Zahlungen aufgrund systematischer Risiken in korrigiertem Umfang beim A-Modell an der A 5 berücksichtigt worden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 44 verwiesen.