

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/2987 –

Realisierung der zweiten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Bei den Betreibermodellen für den mehrstufigen Autobahnausbau (A-Modell), die den Haushaltsgesetzgeber für 30 Jahre binden, ist auf größtmögliche Transparenz zu achten.

1. Welche Projekte sind im Rahmen der zweiten Staffel der A-Modell-/PPP-Projekte (PPP – Public Private Partnership) nach aktuellem Stand geplant?

Im Rahmen der sogenannten zweiten Staffel ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau plant das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) folgende Projekte:

		Vergabestart:
1	[BY/BW] A 8, AK Ulm-Elchingen – AD Augsburg/West	28.01.2009
2	[TH] A 9, AS Lederhose – Landesgrenze TH/BY	18.03.2009
3	[BW] A 6, AK Wiesloch-Rauenberg – AK Weinsberg	2010 (angestrebt) *
4	[NW] A 1, AK Lotte/Osnabrück – AS Münster/Nord und A 30, AS Rheine/Nord – AK Lotte/Osnabrück	2011 (angestrebt) *
5	[SH/HH] A 7, AD Bordesholm – AD Hamburg/Nordwest	2010 (angestrebt) *
6	[NI] A 7, AD Salzgitter – AD Drammetal	2012 (angestrebt) *
7	[HE] Vorhaben im Zuge der A 45, LGr. NRW/Hessen – AK Gambach	2011 (angestrebt) *
8	[RP] Vorhaben im Zuge der A 60, AS Mainz-Laubenheim – A 60/A 643, AD Mainz – A 643 AK Schierstein	2012 (angestrebt) *

* = Der Projektstart ist jeweils abhängig von der Schaffung des Baurechts und dem positiven Ergebnis der Vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung; der konkrete Projektzuschnitt und die konkreten Leistungsbestandteile werden im Rahmen der Projektentwicklung unter anderem unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Parameter definiert. Aufgrund des Lebenszyklusansatzes von ÖPP und zur Vermeidung von Schnittstellen ist es grundsätzlich sinnvoll, alle Wertschöpfungsstufen (Bau, Erhaltung, Betrieb) dem Privaten zur Ausübung zu übertragen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 4. Oktober 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie ist der Stand der Vorbereitung bzw. des Vergabeverfahrens und wie ist die weitere Planung für die Durchführung der Vergabe bei den A-Modell-/PPP-Projekten auf der A 8 (Bayern, 2. Abschnitt) und der A 9 (Thüringen)?

Bezüglich der A 8 Augsburg–Ulm wird angestrebt, den Zuschlag möglichst noch in diesem Jahr zu erteilen. Bezüglich der A 9 Lederhose–Landesgrenze Thüringen/Bayern wird angestrebt, den Zuschlag im Jahr 2011 zu erteilen. Die übrigen Projekte befinden sich in unterschiedlichen Phasen der Vorbereitung der Vergabeverfahren.

3. Welche Vergütungsmechanismen werden nach derzeitigem Planungsstand bei den geplanten weiteren A-Modell-Projekten (einschließlich A 8, 2. Abschnitt und A 9) angewendet?

Die A 8 Augsburg–Ulm soll als sogenanntes Einheitsmautmodell (das heißt es wird pro Lkw-Fahrzeugkilometer ein im Wettbewerb ermittelter Einheitsmautsatz an den Betreiber gezahlt), die A 9 Anschlussstelle Lederhose–Landesgrenze Thüringen/Bayern als sogenanntes Verfügbarkeitsmodell (das heißt es wird eine Vergütung in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der Strecke für die Verkehrsteilnehmer gezahlt) durchgeführt werden. Die Vergütungsmechanismen der weiteren ÖPP-Projekte der zweiten Staffel stehen noch nicht fest, diesbezügliche Aussagen können erst nach Abschluss der jeweiligen vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgen.

4. Welche Leistungsbestandteile sollen nach derzeitigem Planungsstand bei den weiteren A-Modell-Projekten einbezogen werden?

Siehe Antwort zu Frage 1.

5. Sind oder werden im Rahmen der zu erstellenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen die Vor- und Nachteile des Einbezugs der Bereiche „Lärmschutzwände“ und „Beschilderung“ ausgewertet?

Im Rahmen einer rein betriebswirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werden die (Risiko-)Kosten aller Leistungsbestandteile einer herkömmlichen Realisierung (sogenannte PSC-Variante) mit denen einer ÖPP-Realisierung (sogenannte PPP-Variante) verglichen. Eine gesonderte Betrachtung der Vor- oder Nachteile der Einbeziehung einzelner, wirtschaftlich eher untergeordneter Leistungsbereiche wie die Lärmschutzeinrichtungen oder die Beschilderung erfolgt im Regelfall nicht.

6. Welcher Anteil (Prozentzahl) des Autobahnnetzes wird von den bisher vergebenen vier A-Modell-Projekten, den in der Vergabephase befindlichen A-Modell-Projekten (A 9 und A 8 – 2. Bauabschnitt) und den geplanten weiteren A-Modell-Projekten abgedeckt?

Die bis jetzt umgesetzten und geplanten zwölf ÖPP-Maßnahmen der sogenannten ersten und zweiten Staffel umfassen nach derzeitigem Planungsstand insgesamt maximal 5 Prozent des Autobahn-Streckennetzes. Eine genauere Aussage ist derzeit nicht möglich, da der exakte Projektzuschnitt noch nicht bei jedem Projekt feststeht (siehe Antwort zu Frage 1).

7. Welcher Anteil an den zukünftigen Lkw-Mauteinnahmen wird bei Durchführung der oben genannten Projekte in den Jahren 2015, 2020 und 2025 durch Vergütungszahlungen bei diesen Projekten nach derzeitigen Prognosen gebunden sein?

Weder zu den Mauteinnahmen noch zu den anfallenden Vergütungszahlungen liegen für die derzeit noch in Vorbereitung befindlichen Projekte der zweiten Staffel bislang aussagekräftige Prognosen vor, diese werden im Rahmen der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen erstellt.

8. Inwieweit wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) verfolgt, welche internationalen Erfahrungen mit der Wirtschaftlichkeit von PPP-Projekten im Autobahnbau gesammelt werden?

Seit Mitte 2009 besteht ein multilateraler Gesprächskreis auf europäischer Verwaltungsebene (unter Einbindung der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft (VIFG)), in dem sich die Niederlande, Frankreich, Belgien, England und Deutschland über ÖPP im Straßenbau – einschließlich der Erfahrungen mit der Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten – austauschen. Vor Initiierung dieses Gesprächskreises bestand partiell ein internationaler Austausch auf bilateraler Ebene.

9. Welche Bedeutung misst das BMVBS veröffentlichten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sowie wissenschaftlichen Analysen zur Wirtschaftlichkeit von PPP-Projekten bei, und inwieweit finden diese Anwendung?

Im BMVBS werden einschlägige Fachpublikationen mit Interesse verfolgt und finden gegebenenfalls Berücksichtigung. Anwendung finden die Regelungen zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nach § 7 der Bundeshaushaltsordnung.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, mit dem A-Modell Vorhaben zu realisieren, die aufgrund von Haushalts- und Schuldenregeln durch eine Bereitstellung von Haushaltsmitteln nicht realisierbar sind?

Die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau werden unter Beachtung der Regelungen des Haushaltsrechts (inklusive der Schuldenregeln) durchgeführt. Dabei wird auch der Verbindungsgrad und damit die tendenzielle Einschränkung der Handlungsspielräume für künftige neue investive Maßnahmen im Auge behalten.

Vor Vergabebeginn mussten die für das jeweilige Projekte prognostizierten 30-jährigen Haushaltsbelastungen vom Parlament bewilligt und in den Haushalt eingestellt werden, vor Zuschlagserteilung (d. h. vor Auftragsvergabe) musste das Bundesministerium der Finanzen der Inanspruchnahme der Verpflichtungsermächtigungen zustimmen. Gemäß den Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung werden nicht nur die Mittel für die Baumaßnahme ausgewiesen, sondern auch die projektspezifischen Folgekosten (Betrieb, Erhaltung). Die A-Modelle belasten damit den allgemeinen Haushalt ähnlich wie konventionelle realisierte Projekte, sie werden auf das Staatsdefizit angerechnet, es erfolgt keine sogenannte Off-Balance-Buchung.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass für eine A-Modell-Realisierung nur Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit und hohem volkswirtschaftlichen Nutzen aus dem Bundesverkehrswegeplan in Betracht kommen, für die es insofern einen klaren Umsetzungsauftrag vonseiten des Gesetzgebers gibt.

11. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass beim A-Modell langfristige staatliche Zahlungsverpflichtungen eingegangen werden, die sich der politischen Selbstbeschränkung durch Haushalts-/Schuldenregeln weitgehend entziehen?

Siehe Antwort zu Frage 10.

12. Inwieweit trifft es zu, dass gemäß der Anfang Februar 2010 veröffentlichten Ausschreibung „Begleitung/Beratung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der Vergabe von vier ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau“ (ÖPP – Öffentlich-Private Partnerschaft) Beratungsunternehmen bzw. einzelne Mitglieder eines Beratungskonsortiums bei anderen als den vom ausgeschriebenen Auftrag abgedeckten Projekten auch für Unternehmen (ggf. als Mitglieder von Konsortien) arbeiten dürfen, welche als Bieter (ggf. in Konsortien) bei den A-Modell-Projekten beteiligt sind?

Da es sich bei dem Verfahren „Begleitung/Beratung des BMVBS bei der Vergabe von vier ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau“ um ein laufendes Vergabeverfahren handelt, kann diese Frage momentan nicht beantwortet werden.

13. Trifft es zu, dass ein im Rahmen dieses Ausschreibungsverfahrens ausgewähltes Beratungsunternehmen beispielsweise bei kommunalen PPP-Projekten ein Bauunternehmen beraten darf, welches als Bieter (ggf. im Rahmen eines Konsortiums) an den Ausschreibungsverfahren für die A-Modell-Projekte teilnimmt?

Siehe Antwort zu Frage 12.

14. Inwieweit sieht das BMVBS bei der Leistungserbringung für die Anfang Februar 2010 veröffentlichte Ausschreibung „Begleitung/Beratung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der Vergabe von vier ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau“ das Problem, dass das beauftragte Beratungsunternehmen/-konsortium bei der Erstellung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen einem Fehlanreiz unterliegt, da lediglich bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, die eine Vorteilhaftigkeit für PPP anzeigen, das Beratungsunternehmen/-konsortium die Leistungen bei der weiteren Vergabe-/Projektbetreuung erbringen kann?
15. Welche Maßnahmen werden vom BMBVS ergriffen, um dem aufgezeigten Fehlanreiz entgegenzuwirken?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Siehe Antwort zu Frage 12.

16. Verfügt das BMVBS über das erforderliche eigene Know-how im ingenieurwissenschaftlichen, finanztechnischen und im betriebswirtschaftlichen Bereich, um die vom Beratungsunternehmen/-konsortium zu erstellenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu überprüfen?
17. Wie viele Mitarbeiter des BMVBS (mit wie viel Projekt- und Berufserfahrung) sind in den zuständigen Organisationseinheiten des BMVBS tätig, um die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu prüfen?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den zuständigen Organisationseinheiten des BMVBS und in der VIFG, die das BMVBS im ÖPP-Bereich unterstützt, arbeiten Mitarbeiter verschiedener Fachrichtungen mit langjähriger Projekt- und Berufserfahrung, die über das erforderliche Know-how zur Prüfung bzw. Plausibilisierung der von dem Beratungsunternehmen/-konsortium erstellten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen verfügen.

18. Welche Regelungen sind im Vertrag bzw. in der Leistungsbeschreibung für die vom BMVBS Anfang Februar 2010 veröffentlichte Ausschreibung „Begleitung/Beratung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der Vergabe von vier ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau“ vorgesehen, das Beratungsunternehmen/-konsortium zu vergüten/kompensieren, wenn die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen anzeigen, dass keine Vorteilhaftigkeit für PPP vorliegt, und damit keine weiteren Beratungsleistungen bei der weiteren Vergabe-/Projektbetreuung durch das Beratungsunternehmen/-konsortium zu erbringen sind?
19. Inwieweit sind im Vertrag bzw. in der Leistungsbeschreibung für die vom BMVBS Anfang Februar 2010 veröffentlichte Ausschreibung „Begleitung/Beratung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der Vergabe von vier ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau“ Kündigungsrechte für das BMVBS vorgesehen, wenn die bisherigen Projekterfahrungen oder die Erfahrungen bei einem der ersten der geplanten weiteren A-Modell-Projekte anzeigen, dass die PPP-Projekte unwirtschaftlich sind?
20. Wird die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) bei der vom BMVBS Anfang Februar 2010 veröffentlichten Ausschreibung „Begleitung/Beratung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der Vergabe von vier ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau“ bei der Auswahl der Auftragnehmer einbezogen, und welche Rolle kommt ihr dabei zu?

Die Fragen 18 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Siehe Antwort zu Frage 12.

21. Werden die Leistungsbeschreibung sowie die weiteren der zur Angebotsabgabe eingeforderten Dokumente bei der vom BMVBS Anfang Februar 2010 veröffentlichten Ausschreibung „Begleitung/Beratung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der Vergabe von vier ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau“ für Bundestagsabgeordnete und Bürger zugänglich gemacht, und wenn nicht, mit welcher Begründung?

Die Leistungsbeschreibung wird – da es sich um ein laufendes Vergabeverfahren handelt – momentan weder für Bundestagsabgeordnete noch für Bürger zugänglich gemacht. Nach Abschluss des Vergabeverfahrens steht einer Herausgabe der Leistungsbeschreibung grundsätzlich nichts entgegen. Die zur Angebotsabgabe eingeforderten Dokumente unterliegen dem Grundsatz der Vertraulichkeit innerhalb des Wettbewerbs, so dass eine Weitergabe der Dokumente derzeit nicht in Betracht kommt.

