

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/10177 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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

1. Welches Konzessionsvolumen haben die Pilotprojekte an der A 1 und an der A 4?

Das Konzessionsvolumen bei der A 1 beträgt ca. 1 Mrd. Euro, bei der A 4 ca. 550 Mio. Euro.

2. Welche Ausbaustandards auf welcher Länge der Konzessionsstrecken sind vorgesehen?

Bei der A 1 wird der Konzessionsabschnitt insgesamt sechsstreifig ausgebaut. Bei der A 4 besteht die Besonderheit, dass ein Teil des Konzessionsabschnitts aufgrund einer Teilverlegung der Trasse auf ca. 20 km komplett neu gebaut so- wie der (dann ehemalige) Teil der ursprünglichen Trassenführung zurückgebaut wird.

3. Aus welchen Beträgen setzen sich die Konzessionsvolumina zusammen?

Die Konzessionsvolumina entsprechen der Summe der Mauteinnahmen auf der Konzessionsstrecke, die nach Schätzung des Bundes über die Konzessionslaufzeit insgesamt an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten ist. Die Inflation wurde dabei entsprechend den konzessionsvertraglichen Regelungen berücksichtigt (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau – A-Modell“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 16/6063, Frage 21 sowie Antwort auf die Kleine Anfrage „Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 16/10001, Frage 2). Bezüglich des A-Modells A 4 ist daneben die gewährte Anschubfinanzierung Bestandteil des Konzessionsvolumens.

4. Welche Kosten hätte der konventionelle Bau der beiden Pilotprojekte verursacht?

Die für den konventionellen Bau veranschlagten Kosten sind wettbewerbsrelevant und Bestandteil der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

5. Wie groß ist der Wirtschaftlichkeitsvorteil der A-Modelle im Vergleich zu konventioneller Haushaltsfinanzierung laut Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei beiden Pilotprojekten?

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die A 4 und die A 1 weisen Vorteile der PPP-Variante von jeweils >10 Prozent aus. Dabei sind systematische Risiken, die das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zugunsten der PPP-Variante weiter erhöhen, nicht berücksichtigt. Die Berücksichtigung systematischer Risiken war für die Wirtschaftlichkeit der PPP-Variante daher nicht ausschlaggebend (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 16/9001, Fragen 17 bis 19).

6. Welche Mauteinnahmen wurden an den beiden Strecken im Jahr 2006 und 2007 und in den ersten 3 Monaten 2008 erzielt?

Auf der A 4 wurden (jeweils mathematisch gerundet) im Jahr 2006 12,2 Mio. Euro, im Jahr 2007 13,1 Mio. Euro und in den ersten 3 Monaten 2008 3,4 Mio. Euro Mauterlöse erzielt. Auf der A 1 wurden (jeweils mathematisch gerundet) im Jahr 2006 36,5 Mio. Euro, im Jahr 2007 39,5 Mio. Euro und in den ersten 3 Monaten 2008 10,3 Mio. Euro Mauterlöse 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?

Die auf den Konzessionsabschnitten erwarteten Mauterlöse künftiger Jahre sind wettbewerbsrelevant.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 16/10001, Frage 3).

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?

Neben den genannten Kosten wären Verwaltungskosten für die Betreuung der Strecke durch die Verwaltung, z. B. für Planung, Bauvorbereitung und Vergabe von Leistungen, Bauüberwachung, Abrechnung, Nachträge und Grunderwerb sowie die dabei notwendigen Sachmittel angefallen. Zur Kostenhöhe wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 16/10001, Frage 4).

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)?

Die Daten bilden die Grundlage für die Einnahmeschätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und sind Bestandteil der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Insofern wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 16/10001, Frage 5).

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)?

Das BMVBS unter Einbindung der jeweiligen Auftragsverwaltungen bzw. von dort beauftragter Gesellschaften sowie der Fachberater des Bundes und der VIFG in beratender Funktion.

Daneben erfolgt eine Plausibilisierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durch das Bundesministerium der Finanzen unter Zugrundelegung der Annahmen des BMVBS.

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?

Die Ergebnisse der projektspezifischen Verkehrsprognosen als Grundlage der Einnahmeschätzungen sind nur bedingt vergleichbar mit sonstigen, i. d. R. Globalprognosen, die beispielsweise zum Zwecke der Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplans erstellt werden.

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)?

Die Ermittlung der Auszahlungen erfolgte auf Basis der jeweils erwarteten Verkehrsstärken (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 16/10001, Frage 6).

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

15. Welche Institution soll bei zukünftigen PPP-Projekten die Verantwortung für die Gesamtstimmigkeit des Berechnungsansatzes tragen?

Die in der Antwort zu Frage 11 genannten Strukturen sollen für Betreibermodelle im Bereich der Bundesfernstraßen grundsätzlich beibehalten werden.

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)?

Nein

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?

Nein

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 Bordschholm–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?

Die Fragen 18 bis 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS befindet sich nach Abschluss der Pilotphase in einem Prozess der Untersuchung verschiedener Gesichtspunkte hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung künftiger Modellstrukturen. Dies impliziert neben Fragen der konkreten Ausgestaltung von Vergütungsmechanismen u. a. auch Fragen der Kapitalbereitstellung. Konkrete Untersuchungen werden derzeit im Rahmen der Vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die beiden in Frage 21 benannten Vorhaben durchgeführt. Die Untersuchungen sind nicht abgeschlossen, konkrete Aussagen sind daher derzeit nicht möglich.

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?

Es wird in jedem Fall Änderungen bei der konkreten Ausgestaltung des Vergütungsmechanismus geben. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

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?

Nach Abschluss der Pilotphase (bezogen auf die Durchführung der Vergabeverfahren) mit Vergabe des vierten Projektes voraussichtlich Ende des Jahres wird – wie bereits angekündigt – eine Fortschreibung des Zwischenberichtes zur Evaluierung der A-Modelle erfolgen.

31. Ist geplant, den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entsprechende neue Auswertungen zur Verfügung zu stellen?

Ja

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?

Grundsätzlich soll die Finanzierung entsprechend den Pilotprojekten erfolgen.

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?

Bei den Pilotprojekten wird die Mautweiterleitung zunächst unabhängig von einer Quotierung, die aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen abzuleiten wäre, aus dem Bundeshaushalt geleistet.

Im Gesamtkontext der Verkehrsinvestitionen in Deutschland folgt die Bundesregierung gleichwohl den Prioritäten, wie sie im Bundesverkehrswegeplan und im Investitionsrahmenplan festgelegt sind.

34. Welcher absolute und relative Anteil an den Bauleistungen (Ausbau, Neubau, grundlegende 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?

Unter anderem infolge fehlenden Abschlusses der Datenerhebung für den PSC im Rahmen der jeweils im Einzelfall durchzuführenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ist eine Antwort nicht möglich.

