

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Uwe Barth, Angelika Brunkhorst, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Florian Toncar, Dr. Daniel Volk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung zu Öffentlich Privaten Partnerschaften im Bundesfernstraßenbau

Im Januar 2009 wurde den Fraktionen des Deutschen Bundestages das Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung zum Thema Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) im Straßenbau zugeleitet. Der Autor beurteilt darin die Wirtschaftlichkeit der bisherigen ÖPP-Projekte, weist auf Schwachstellen hin und schlägt Maßnahmen zur Abhilfe vor. Vor dem Hintergrund dieses Gutachtens besteht hinsichtlich der Ausgestaltungsvariante „A-Modell“ Klärungsbedarf durch die Bundesregierung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Gründen geht die Bundesregierung davon aus, dass in Bezug auf die künftig zu erzielenden Mauteinnahmen nicht die Schätzungen der Bieter in den Vergabeverfahren, sondern die eigenen zutreffend sind?
2. Warum hat sich die Bundesregierung trotz der Erkenntnis, dass ausweislich des o. g. Gutachtens die von der Bundesregierung geschätzten Mauteinnahmen durchschnittlich nur 69 Prozent der entstehenden Kosten decken können, dazu entschlossen, die Konzessionsverträge zu schließen?
3. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, dass – sollte die Schätzung des Bundes in Bezug auf die künftigen Mauteinnahmen zutreffend sein – die Konzessionsnehmer ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht mehr vollumfänglich werden nachkommen können mit der Folge, dass in diesem Fall dem Bund erhebliche wirtschaftliche Nachteile entstehen würden?

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, dass – sollten die künftigen Mauteinnahmen deutlich über der Schätzung der Bundesregierung liegen – sich für den Bund gegenüber einer konventionellen Haushaltsfinanzierung der betroffenen Strecken ein erheblicher wirtschaftlicher Nachteil ergeben würde?
5. Trifft es zu, dass – wie vom Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung in seinem o. g. Gutachten ausgeführt – die Bundesregierung über kein System zur Ermittlung der Bau-, Betriebs- und Erhaltungskosten eines Straßenprojekts verfügt?
6. Ist von Seiten der Bundesregierung vorgesehen, bei künftigen A-Modell-Vergabeverfahren den „Public Sector Comparator“ als maßgebliches Vergabekriterium auszugestalten?
Wie begründet sie ihre Auffassung?
7. Warum erstrecken sich die bisherigen Untersuchungen der Bundesregierung zur Wirtschaftlichkeit eines A-Modell-Projekts nicht auch auf den Restwert der Strecke nach Ablauf der Konzessionslaufzeit?
8. Inwieweit wurden die Remanenzkosten, die durch frei werdendes Personal im Betriebsdienst und nicht mehr benötigte Dienstgebäude entstehen, in die Ermittlung der Wirtschaftlichkeit der bisherigen A-Modell-Projekte einbezogen?
Falls dies nicht geschehen ist, warum nicht, und wird dies bei künftigen A-Modell-Projekten geschehen?
9. Schließt sich die Bundesregierung der Auffassung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung an, dass es aufgrund der Größe der Projekte und der Länge der Vertragslaufzeit zu einer Einschränkung des Wettbewerbs kommt?
Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung dazu geeignet, mittelständische Unternehmen bestmöglich an der Vergabe von ÖPP-Projekten im Straßenbau teilhaben zu lassen?
10. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Forderung des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, dass bei künftigen A-Modell-Projekten das Mauthöhenrisiko in stärkerem Maße vom Bund getragen werden soll?
11. Inwieweit war die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) an der Vorbereitung der Vergabeverfahren im Rahmen der bisherigen A-Modell-Projekte beteiligt (bitte konkretere Angaben als die abstrakten Ausführungen in den Jahresberichten über die Tätigkeit der VIFG)?
12. Inwieweit war die VIFG an der Auswertung der im Rahmen bisheriger A-Modell-Vergabeverfahren eingereichten Angebote beteiligt (bitte konkretere Angaben als die abstrakten Ausführungen in den Jahresberichten über die Tätigkeit der VIFG)?
13. Inwieweit war die VIFG an der Erstellung des Leitfadens „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ beteiligt (bitte konkretere Angaben als die abstrakten Ausführungen in den Jahresberichten über die Tätigkeit der VIFG)?
14. Welche anstehenden Straßenbauprojekte werden derzeit danach untersucht, ob sie für eine Finanzierung als ÖPP-Projekt geeignet sind?

Berlin, den 3. März 2009

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion