

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/12157 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

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 Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erstellten Prognosen höhere Plausibilität oder Eintrittswahrscheinlichkeit begründet hätten.

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?

Nach den Berechnungen des in Bezug genommenen Gutachtens decken die nach den Bundesprognosen zu erwartenden Mauteinnahmen ca. 69 Prozent der Preise, die von den Bietern für die angebotenen Leistungen angesetzt werden. Über die von den Bietern intern kalkulierten tatsächlichen Kosten hingegen lie-

gen der Bundesregierung keine Informationen vor. Deshalb fehlt nach hiesiger Auffassung eine letztlich wirklich zwingende Grundlage für die im Rahmen des Gutachtens gezogenen Schlussfolgerungen.

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?

Nein

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?

In den Abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu allen A-Modell-Projekten wurde untersucht, inwieweit die tatsächliche Erlösentwicklung die Prognose des Bundes übersteigen kann, ohne dass das ÖPP-Projekt unwirtschaftlich wird. Das danach ermittelte jeweilige Break-even-Szenario entspricht damit dem Wirtschaftlichkeitspolster der Projekte. Unerwähnt bei den der Frage zugrunde liegenden Betrachtungen im Rahmen des Gutachtens ist der Umstand geblieben, dass höhere Verkehrsmengen regelmäßig auch höhere Erhaltungs- und Betriebskosten mit sich bringen. Die Schlussfolgerungen des Gutachtens dürften daher wohl auf einer unvollständigen, nur die PPP-Kosten- und -erlöse berücksichtigenden Betrachtungsweise beruhen.

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?

Für Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen sind entsprechend der grundgesetzlich verankerten Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen die Länder zuständig. Aus dem Wettbewerb zwischen konventioneller Realisierung und ÖPP-Beschaffung ergibt sich das Erfordernis streckenspezifischer Kostenerfassung. Mit Blick auf die gemäß § 7 der Bundeshaushaltsordnung durchzuführenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden Notwendigkeit und Möglichkeit einer spezifischen EDV-technischen Unterstützung durch das BMVBS derzeit geprüft.

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?

Ja. Der Grund liegt in dem Umstand, dass die zur jeweiligen Datenerhebung für den „Public Sector Comparator“ (PSC) installierten und im Zuge der Pilotvorhaben fortentwickelten Prozesse eine entsprechende Belastbarkeit der Daten im Falle etwaiger Vergabenachprüfungsverfahren in diesem Zusammenhang gewährleisten.

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?

Ein allgemein anerkannter Standard zur sachgerechten Bestimmung eines Restwertes bei Straßen existiert nicht.

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?

Absehbare Remanenzkosten wurden bereits bei allen bisherigen A-Modell-Projekten ermittelt und bei den jeweiligen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in vollem Umfang berücksichtigt. Daran wird sich künftig nichts ändern.

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?

Nein. Die im Zuge der Vergabeverfahren der Pilotphase gewonnenen Erkenntnisse belegen das Gegenteil. Der Wettbewerb hat sich als äußerst intensiv dargestellt, wozu nicht zuletzt das gewählte Vergabeverfahren beigetragen hat. Mit Blick auf eine bestmögliche Beteiligung mittelständischer Unternehmen an den Vergaben der ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen ist in erster Linie die projektspezifisch fortentwickelte Ausgestaltung der Modellstrukturen zu nennen. Mit unterschiedlichen Projektgrößen und spezifisch entwickelten Vergütungsstrukturen können je nach Sachlage durchaus unterschiedliche Marktteilnehmer angesprochen werden. Allerdings wird es auch in Zukunft darauf ankommen, dass sich die Akteure jeweils zu leistungsfähigen, professionell agierenden Bietergemeinschaften zusammenfinden, die gewährleisten, den Anforderungen an die Umsetzung derart komplexer Vorhaben über den Konzessionszeitraum entsprechen zu können.

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?

Die Auswertung der Pilotprojekte nach dem A-Modell hat unter anderem aufgezeigt, dass eine deutliche Vereinfachung des Vergütungsmechanismus Maut angeraten ist, um die Kalkulierbarkeit der Angebote zu erleichtern und damit auch den Aufwand bei der Abwicklung des Vertrages insoweit zu begrenzen. Diese Gesichtspunkte werden im Rahmen der Weiterentwicklung der Modellstrukturen berücksichtigt und finden Eingang in die projektspezifische Ausgestaltung des Vergütungsmechanismus bei verkehrsmengenabhängigen Strukturen, zum Beispiel durch die Einführung einer Einheitsmaut. Mit Blick auf andere, beispielsweise an der Verfügbarkeit ausgerichtete Modellstrukturen müssen entsprechende Erfahrungen in der praktischen Umsetzung erst gesammelt werden.

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)?

Die VIFG war während der Vorbereitung der A-Modell-Vergabeverfahren für die Themen Finanzierung und Wirtschaftlichkeit zuständig.

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)?

Die VIFG hat im Rahmen der Auswertung der Angebote der A-Modell-Vergabeverfahren die Wertungsarbeitsgruppe Finanzierung geleitet. Darüber hinaus war die VIFG im Team zur Plausibilisierung des Vergabevermerkes und in der Lenkungsgruppe des Vergabeverfahrens vertreten.

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)?

Die VIFG hat an der Entwicklung des Konzepts und der Erstellung des Leitfadens „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ mitgewirkt. Die VIFG hat hierbei in Unterstützung des BMVBS zur Berücksichtigung der verkehrsspezifischen Themen im Leitfaden ebenso wie im Einführungsschreiben des Bundesministeriums der Finanzen zu diesem Leitfaden beigetragen.

14. Welche anstehenden Straßenbauprojekte werden derzeit danach untersucht, ob sie für eine Finanzierung als ÖPP-Projekt geeignet sind?

Eine zweite Staffel von ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen wird derzeit koordiniert entwickelt und im Falle ihrer Wirtschaftlichkeit im Rahmen der haushaltmäßigen Vorgaben umgesetzt. Mit den Projekten Autobahn A 8 Autobahnkreuz Ulm-Elchingen–Anschlussstelle Augsburg-West (Bayern/Baden-Württemberg) und Autobahn A 9 Anschlussstelle Lederhose–Landesgrenze Thüringen/Bayern (Thüringen) ist begonnen worden. Für vier weitere Ausbauprojekte sollen, vorbehaltlich der Ergebnisse der in jedem Einzelfall durchzuführenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die Vergabeverfahren in den beiden kommenden Jahren eröffnet werden:

- Autobahn A 1 Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück–Anschlussstelle Münster-Süd, eventuell zusammen mit Autobahn A 30 Anschlussstelle Rheine-Nord–Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück (Nordrhein-Westfalen);
- Autobahn A 6 Anschlussstelle Wiesloch-Rauenberg–Autobahnkreuz Weinsberg (Baden-Württemberg);
- Autobahn A 7 Anschlussstelle Bordschholm–Autobahndreieck Hamburg Nordwest (Schleswig-Holstein/Hamburg);
- Autobahn A 7 Autobahndreieck Salzgitter–Autobahndreieck Drammetal (Niedersachsen).

Auf zwei weiteren Autobahnabschnitten sollen ebenfalls, unter dem entsprechenden Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit, Erhaltungsmodelle in öffentlich-privater Partnerschaft erfolgen:

- Autobahn A 45 Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Hessen–Autobahnkreuz Gambacher Kreuz (Hessen);
- Autobahn A 60 Anschlussstelle Mainz-Laubenheim–Autobahn A 643 Autobahndreieck Mainz–Autobahnkreuz Schierstein (Rheinland-Pfalz).

Daneben gibt es im Bereich der F-Modelle verschiedene, auf der Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes potenziell umsetzbare Vorhaben, die gegenwärtig in unterschiedlichen Verfahrensstadien bearbeitet werden. Im Einzelnen:

- Autobahn A 281 „Weserquerung“: Die Eröffnung des Vergabeverfahrens nach zwischenzeitlich abgeschlossener Machbarkeitsstudie ist nach Abschluss der Planfeststellung für die Zweite Jahreshälfte geplant;
- Autobahn A 8 „Albaufstieg“: Eine Untersuchung verschiedener Umsetzungsvarianten im Rahmen einer Vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist in Vorbereitung;
- Autobahn A 252 „Hafenquerspange“: Die Aktualisierung einer bereits vorhandenen Machbarkeitsstudie ist noch nicht ganz abgeschlossen; eine Variantenprüfung im Auftrag Hamburgs erfolgt durch die DEGES.

