

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Kerstin Kassner, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Ausbau der Bundesautobahn A 10/A 24 im Rahmen der dritten Staffel von Projekten in Öffentlich-Privater Partnerschaft im Fernstraßenbau (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5820)

Nachdem die Bundesregierung im Jahr 2014 insgesamt zehn Projekte in Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau für den „Fonds für Strategische Investitionen in Europa“ anmeldete, wurde am 30. April 2015 per Pressemitteilung der Start einer dritten ÖPP-Staffel (Eignungsprüfungen; s. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/033-neue-generation-oep.html) angekündigt und am 20. Juli 2015 mit Verkündung eines Investitionspaketes vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) präzisiert bzw. um ein elftes Projekt erweitert. Der Finanzierungsvariante ÖPP fällt also eine immer prominentere Rolle in der Realisierung öffentlicher Projekte zu.

Mit den vorgestellten Projekten werde die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neu gestaltet, die Vergütungsmechanismen optimiert und der Anwendungsbereich von Öffentlich-Privaten Partnerschaften erweitert. Die „neue Generation“ ÖPP umfasst rund 600 Kilometer Autobahn und hat ein Investitionsvolumen für den Neubau von rund 7 Mrd. Euro. Hinzu kommen Erhaltungs- und Betriebsmaßnahmen für die Laufzeit von 30 Jahren in Höhe von weiteren rund 7 Mrd. Euro (ebd.).

Im Vergleich zur zweiten ÖPP-Staffel im Bundesfernstraßenbau, in der auch bereits auf Verfügbarkeitsmodelle gesetzt wurde, sind neben Ausbauprojekten auf Autobahnen auch Neubaumaßnahmen sowie reine Erhaltungsprojekte enthalten; erstmals soll ÖPP auch auf Bundesstraßen zum Einsatz kommen. Neben der Ausweitung des Anwendungsbereiches soll das Finanzierungsmodell grundlegend verändert werden, indem institutionelle Anleger entweder selbst die Federführung bei Projekten übernehmen oder über die Ausgabe von Anleihen seitens der privaten Konzessionäre in die Finanzierung eingebunden werden.

Nach dem Pilotprojekt, dem Ausbau A 7 bei Hamburg, hat die Bundesregierung den Ausbau und den Betrieb eines Streckenabschnitts der A 10/A 24 zwischen der Anschlussstelle Neuruppin und dem Dreieck Pankow als Verfügbarkeitsmodell ausgeschrieben (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:190010-2015:TEXT:DE:HTML&src=0>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was ist „das Wettbewerbsgeheimnis“ (siehe Vorbemerkung der Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5820), und wo ist es rechtlich kodifiziert?
2. Inwieweit verstoßen Vergabekammern gegen dieses Wettbewerbsgeheimnis, wenn sie bei Ausschreibungen einen geschätzten Auftragswert angeben (u. a. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:301095-2015:TEXT:DE:HTML&src=0>) oder nach Auftragsvergabe den endgültigen Gesamtauftragswert ausweisen (u. a. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:290180-2015:TEXT:DE:HTML&src=0>), und teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die Veröffentlichung von überschlägigen Kostenschätzungen (so auch der Private Sector Comparator – PSC) den Bieterwettbewerb befördern kann, da Obergrenzen für Gebote definiert werden (bitte begründen)?
3. Wurden den Bietern in den bisherigen ÖPP-Vergabeverfahren im Fernstraßenbau neben einer Referenzplanung auch überschlägige Kostenansätze übermittelt?

Wenn ja, warum, und in welchen Vergabeverfahren?

Wenn nein, warum nicht?

4. Ist diese Referenzplanung die Grundlage für die Ermittlung des PSC, und wenn nein, was ist die Berechnungsgrundlage des PSC?
5. Unterliegen die Berechnungsgrundlagen der Straßenbauverwaltungen für Kosten(ansätze) im Bundesfernstraßenbau dem § 3 Absatz 6 des Informationsfreiheitsgesetzes?
Wenn ja, mit welcher Begründung?
Wenn nein, auf welchem Wege können private Dritte Zugang zu diesen Informationen erhalten?
6. Werden die PSCs abgeschlossener Vergabeverfahren öffentlich zugänglich gemacht (bitte begründen)?
7. Wie soll zukünftig „transparent und unabhängig“ (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, S. 29) nachgewiesen werden, dass durch vergebene ÖPP-Projekte „Kosten gespart und wirtschaftlicher umgesetzt werden“?

Wer soll dies gegenüber wem transparent nachweisen, und wer bewertet nach welchen Kriterien die Unabhängigkeit dieses Nachweises?

8. Ist die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) wirtschaftlich unabhängig, und inwiefern hat die Bundesregierung eine Weisungsbefugnis gegenüber der VIFG (bitte begründen)?
9. Kamen die Leitfäden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ aus dem Jahr 2006 und/oder der „Leitfaden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung A-Modell“ aus dem Jahr 2008 im bisherigen Projektverlauf des in Rede stehenden Ausbauprojekts zur Anwendung?

Wenn ja, von wem wurde dies dokumentiert, und wie hat das BMVI die Einhaltung der Vorgaben durch den Leitfaden überwacht?

Wenn nein, anhand welches Leitfadens bzw. welcher Leitfäden wurde die Wirtschaftlichkeit der Realisierung des in Rede stehenden Ausbauprojekts diagnostiziert, und von wem wurden diese Leitfäden erstellt?

10. Was ist eine „überschlägige Wirtschaftlichkeitseinschätzung“, und ist die selbige im Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ aus dem Jahr 2006 bzw. im „Leitfaden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung A-Modell“ aus dem Jahr 2008 näher ausgeführt (bitte begründen)?
11. Welche methodischen Unterschiede bestehen zwischen einer „überschlägigen Wirtschaftlichkeitseinschätzung“ und einer „Eignungsprüfung“ gemäß dem Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ aus dem Jahr 2006 sowie dem „Leitfaden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung A-Modell“ aus dem Jahr 2008 (bitte gegebenenfalls auf Angaben der VIFG zurückgreifen)?
12. Welche Unterschiede bestehen zwischen einer „überschlägigen Wirtschaftlichkeitseinschätzung“ und einer „vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung“ gemäß dem Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ aus dem Jahr 2006 sowie dem „Leitfaden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung A-Modell“ aus dem Jahr 2008 (bitte gegebenenfalls auf Angaben der VIFG zurückgreifen)?
13. Hat die VIFG die „überschlägige Wirtschaftlichkeitseinschätzung“ eigenständig erstellt?
Wenn ja, mit welcher Begründung wird im Bericht über die Tätigkeit der VIFG im Jahr 2014 (Bundestagsdrucksache 18/5700, S. 3) lediglich von der „Mitwirkung an der Erstellung einer vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung“ gesprochen?
Wenn nein, wer hat diese dann erstellt, und inwieweit war die VIFG daran beteiligt?
14. Bedeutet die Antwort der Bundesregierung zu Frage 18 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5820, es „ist die Entscheidung des Bieters“, „inwieweit auch eine Anleihefinanzierung erfolgt“, dass der Bund keinen Einfluss darauf hat, inwieweit bei neuen ÖPP-Projekten im Fernstraßenbau privates Kapital einbezogen wird?
Wenn nein, welche Möglichkeiten stehen dem Bund offen, und unter welchen Bedingungen wird der Bund Gebrauch davon machen?
Wenn ja, mit welcher Begründung erklärt die Bundesregierung, dass „die Einbindung privaten Kapitals in öffentliche Infrastrukturinvestitionen (gestärkt) wird [...], indem eine neue Generation von Projekten in Öffentlich-Privater-Partnerschaft (ÖPP) institutionelle Anleger in die Straßenbaufinanzierung miteinbezieht“ (Bundestagsdrucksache 18/5500, Vorwort zum Einzelplan 12)?
15. Wieso hat die Bundesregierung 17 ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau für den Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) angemeldet, wenn es die Entscheidung eines Bieters ist, ob es bei diesen Projekten eine Anleihefinanzierung gibt (Special Task Force on investment in the EU „Annex 2 – Project lists from Member States an the Commision“ unter www.ec.europa.eu)?
16. Wie will die Bundesregierung die Einbindung privaten Kapitals in öffentliche Infrastrukturinvestitionen konkret bei der dritten Staffel von ÖPP-Projekten stärken?

17. Zeichnet die Bundesregierung, wie bei den Projekten der ersten ÖPP-Staffeln, auch bei der neuen Generation von ÖPP-Projekten die Finanzierungsvereinbarungen (Kredite, Anleihen) zwischen dem Betreiber eines Fernstraßen-ÖPP und privaten Geldgebern im Rahmen eines Direktvertrages mit (bitte begründen und am Beispiel des im Jahr 2014 vergebenen Pilot-ÖPP-Projekts der „neuen Genration“ auf der A7 nördlich von Hamburg ausführen)?

Wenn ja, wird damit auch bei der neuen Generation von ÖPP-Projekten den Fremdkapitalgebern das Recht eingeräumt, „in den ÖPP-Vertrag einzutreten, z. B. wenn bei dem ÖPP-Auftragnehmer (der Projektgesellschaft) Insolvenz droht und die Fremdkapitalgeber an dem Projekt festhalten wollen“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-geschaeftsmodelle-vertragsklauseln.html); bitte begründen)?

18. Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) und welcher Anteil an mautpflichtigen Lkw wird für das Jahr 2030 nach der Netzumlegung der Verkehrsprognose 2030 prognostiziert (bitte für die Bereiche der Dauerzählstellen „Oranienburg“ und „Havelland“ angeben)?
19. Ab welchem Richtwert des DTV ist nach Ansicht der Bundesregierung der Ausbau auf sechs Spuren angezeigt?
20. Auf welche Höhe belaufen sich die Kosten des Bundes für den Ausbau bzw. Umbau des Dreiecks Oranienburg bisher (bitte für die letzten fünf Jahre angeben und auch laufende sowie bereits beschlossene Baumaßnahmen des Bundes einbeziehen), und welche Maßnahmen wurden im Einzelnen ergriffen?
21. Auf welche Höhe beliefen sich die Kosten des Bundes für den sechsstreifigen Ausbau des circa 5,4 km langen Streckenabschnitts von der Anschlussstelle Kremmen (A 24) bis östlich des Autobahndreiecks Havelland (A 10)?
22. Sind die Projektbewertungen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) bereits abgeschlossen?

Wenn ja, welches Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde für die zum BVWP gemeldeten Projekte ermittelt, auf denen sich Abschnitte des geplanten ÖPP-Projekts befinden?

23. Aus welchem Grund ist über die Aufnahme des Abschnitts Anschlussstelle Kremmen – Anschlussstelle Neuruppin in den Bezugsfall des BVWP angesichts der Aussage der Bundesregierung, „Projekte der ‚Neuen Generation‘ ÖPP, die nicht im Bezugsfall enthalten sind, werden diesem auch nicht nachträglich zugeordnet“ (Bundestagsdrucksache 18/5657), noch nicht entschieden worden?
24. Wann genau wurde der konkrete Projektzuschnitt des in Rede stehenden ÖPP-Projekts festgelegt?
25. Welche anderen Projektzuschnitte wurden geprüft, und aus welchen Gründen wurde der der Ausschreibung zugrunde liegende Projektzuschnitt als am vorteilhaftesten erachtet (Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 18/5657)?

26. Welche entscheidungsrelevanten Unterschiede zwischen dem ausgeschriebenen Autobahnabschnitt und den angrenzenden, auch für den BVWP gemeldeten Autobahnabschnitten (z. B. Anschlussstelle Neuruppin – Autobahnkreuz Wittstock) führten zum konkreten Zuschnitt des ÖPP-Projekts, vor allem hinsichtlich

- a) der DTV,
- b) des Projektvolumens (Bau, Betrieb, Erhaltung), und
- c) der naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen?

Wie stellen sich diese Bedingungen für die untersuchten Abschnitte jeweils dar?

27. Welche Vorteile hat der konkrete Projektzuschnitt gegenüber der Möglichkeit, den kompletten Abschnitt Autobahnkreuz Havelland – Autobahnkreuz Wittstock als ÖPP-Projekt auszuschreiben, welcher zum BVWP gemeldet ist?

28. Welche Baumaßnahmen wurden in den letzten zehn Jahren auf den angrenzenden, auch für den BVWP gemeldeten Autobahnabschnitten (z. B. Anschlussstelle Neuruppin – Autobahnkreuz Wittstock) vorgenommen (bitte nach Ausbau, Sanierung, grundhafter Erneuerung und unter Angabe der betreffenden Streckenabschnitte differenzieren sowie Ingenieurbauwerke einbeziehen)?

Welche Kosten sind dabei insgesamt und jeweils pro Einzelmaßnahme entstanden?

29. Warum werden die ÖPP-Projekte nicht mehr auf Länderquoten angerechnet (siehe Antwort zu den Fragen 33 bis 36 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/5938) vor dem Hintergrund der Bedenken des Bundesrechnungshofes (BRH) bereits gegen die zuvor praktizierte Nichtanrechnung von 50 Prozent der Anschubfinanzierungen bis zum Jahr 2015 (siehe „Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO über Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau vom 4. Juni 2014“, Kapitel 6.2)?

- a) Teilt die Bundesregierung die diesbezüglichen Bedenken des BRH eines Fehlanreizes (bitte begründen)?
- b) Inwiefern überwiegt „eine klare Priorisierung von Investitionen“ (Antwort zu Frage 36 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5938) diese Bedenken?
- c) Werden die Anschubfinanzierungen ab dem Jahr 2015 anteilig bzw. wie die Betreiberentgelte vollumfänglich bei den Investitionsmitteln für den Bundesfernstraßenbau in Vorabzug gebracht (bitte begründen)?
- d) Auf welche Höhe belief sich dieser Vorabzug in den Jahren 2011 bis 2015, und auf welche Höhe beläuft sich der Vorabzug voraussichtlich im Haushaltsjahr 2016 (bitte jeweils insgesamt pro Jahr als auch aufgeschlüsselt für die betroffenen Bundesländer pro Jahr angeben)?

30. Ist es zutreffend, dass die ARGE Schüßler-Plan und die Investitionsbank Schleswig-Holstein mit den Nachunternehmern Alfen Consult und Norton Rose Fullbright LLP mit der Fortschreibung des Leitfadens für die A-Modelle betraut sind und gleichzeitig mit der Erstellung der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Ausbau der A7 zwischen Bordesholm und Hamburg (bitte begründen)?

Wenn ja, welche möglichen Interessenkonflikte sieht die Bundesregierung in diesem Fall, vor allem wenn einige der beteiligten Akteure wirtschaftlich bereits von ÖPP-Projekten (Beratungsleistungen) profitierten?

Wenn nein, welche externen Berater o. ä. sind bzw. waren jeweils damit betraut bzw. unterstützen die Bundesregierung dabei beratend?

31. Ist es zutreffend, dass bei ÖPP-Projekten im Fernstraßenbau der volkswirtschaftliche Nutzen einer Realisierung via ÖPP im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt wird, der der konventionellen Beschaffungsvariante hingegen nicht (bitte begründen)?

Berlin, den 2. Oktober 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

