

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/6272 –**

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)

Vorbemerkung der Fragesteller

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-oepp.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>).

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?

Das Wettbewerbsgeheimnis findet seine Grundlage in dem in § 97 Absatz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) geregelten Wettbewerbsgrundsatz. Der Wettbewerbsgrundsatz verpflichtet den öffentlichen Auftraggeber, den Wettbewerb um den ausgeschriebenen Auftrag möglichst wirksam auszugestalten. Dabei kann es zum Schutz des Wettbewerbs auch erforderlich werden, den Bietern bestimmte Informationen nicht zur Verfügung zu stellen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn Bieter diese Informationen zum Nachteil des öffentlichen Auftraggebers oder der anderen Bieter verwenden könnten. Dies umfasst auch den Schutz von Produktions- und Geschäftsgeheimnissen von Bietern.

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?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Informationen zu Auftragswerten von Ausschreibungen werden nicht von Vergabekammern veröffentlicht, sondern von dem jeweiligen öffentlichen Auftraggeber. Angaben zum geschätzten Auftragswert bei einer Auftragsbekanntmachung bzw. zum Gesamtauftragswert nach einer Auftragsvergabe verstoßen grundsätzlich nicht gegen das Wettbewerbsgeheimnis und sind vergaberechtlich zulässig. Der Auftraggeber kann jedoch von einer Angabe absehen, wenn dadurch der Wettbewerb beeinträchtigt oder dadurch die berechtigten geschäftlichen Interessen öffentlicher oder privater Unternehmen geschädigt würden.

Die Veröffentlichung überschlägiger Kostenschätzungen oder der Ergebnisse des Public Sector Comparator (PSC) sind nach Auffassung der Bundesregierung geeignet, den Wettbewerb im Rahmen von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau zu beeinträchtigen, indem potenzielle Bieter die Ergebnisse der Untersuchungen und die darin enthaltenen Informationen zu ihrem Vorteil nutzen, z. B. indem sie ihre Angebote an dem öffentlichen Vergleichsmaßstab orientieren. Dies würde zu einer Verringerung des Wettbewerbs und damit zu Verfahrensbeeinträchtigungen sowohl bei laufenden als auch bei künftigen Vergaben führen.

4. Ist diese Referenzplanung die Grundlage für die Ermittlung des PSC, und wenn nein, was ist die Berechnungsgrundlage des PSC?

Berechnungsgrundlage des PSC sind die projektspezifisch ermittelten Daten, die die Straßenbauverwaltungen der Länder im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Artikel 90 Absatz 2, Artikel 85 Absatz 1 GG) dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Verfügung stellen. In dem Umfang, in dem die jeweils zuständigen Vergabestellen der Landesstraßenbauverwaltungen eine Referenzplanung für das Projekt vorsehen, fließt diese in die Ermittlung des PSC ein.

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?

Gemäß § 3 Nummer 6 des Informationsfreiheitsgesetzes besteht kein Anspruch auf Informationszugang, wenn das Bekanntwerden der Information geeignet wäre, fiskalische Interessen des Bundes im Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5820 verwiesen.

6. Werden die PSCs abgeschlossener Vergabeverfahren öffentlich zugänglich gemacht (bitte begründen)?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5820 verwiesen.

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?

Der Bearbeitungs- und Abstimmungsprozess innerhalb der Bundesregierung ist noch nicht abgeschlossen, so dass zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine abschließenden Aussagen möglich sind.

8. Ist die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) wirtschaftlich unabhängig, und inwiefern hat die Bundesregierung eine Weisungsbefugnis gegenüber der VIFG (bitte begründen)?

Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) ist eine privatrechtlich organisierte GmbH, deren Anteile zu 100 Prozent von der Bundesrepublik Deutschland gehalten werden.

Die VIFG nimmt Aufgaben des Bundes auf Basis der im Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz (VIFGG) und der im Gesellschaftsvertrag der VIFG getroffenen Regelungen wahr, wobei die Aufgabenzuweisungen in dem

zwischen dem Bund (BMVI) und der VIFG abgeschlossenen Geschäftsbesor-gungsvertrag konkretisiert sind.

Die VIFG steht nicht im Wettbewerb und arbeitet auf Selbstkostenbasis ohne Ge-winnerzielungsabsicht, was eine vollständige Finanzierung durch den Gesell-schafter bedeutet.

9. Kamen die Leitfäden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projek-ten“ aus dem Jahr 2006 und/oder der „Leitfaden Wirtschaftlichkeitsuntersu-chung 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 Ein-haltung 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?

Für die Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei ÖPP-Projekten gilt der vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) mit Rundschreiben vom 20. August 2007 eingeführte Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ (sog. FMK-Leitfaden¹) als sektor-übergreifender Mindeststan-dard. Der sektorspezifische sog. „A-Modell-Leitfaden“ wird derzeit fortgeschrie-ben.

Die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die vor Vergabestart für das ge-plante ÖPP-Projekt A 10/A 24 erstellt wurde, hat das BMVI im Rahmen seiner Finanzierungsverantwortung von externen Beratern – von der VIFG unterstützt und auf Basis von Fachdaten der brandenburgischen Straßenverwaltung – erstel-len lassen.

10. Was ist eine „überschlägige Wirtschaftlichkeitseinschätzung“, und ist die selbige im Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projek-ten“ 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 „überschlägi-gen 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 Wirtschaft-lichkeitseinschätzung“ und einer „vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersu-chung“ gemäß dem Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ aus dem Jahr 2006 sowie dem „Leitfaden Wirtschaftlich-keitsuntersuchung A-Modell“ aus dem Jahr 2008 (bitte gegebenenfalls auf Angaben der VIFG zurückgreifen)?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam be-antwortet.

Die überschlägige Wirtschaftlichkeitseinschätzung (üWE) entspricht dem PPP-Eignungstest des FMK-Leitfadens. Dabei werden die bisherigen Erfahrungen bei

¹ FMK: Finanzministerkonferenz

ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau berücksichtigt. Im Übrigen wird auf den FMK-Leitfaden verwiesen.

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?

Ja. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

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)?

Bei allen ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich leistet der private Vertragspartner einen eigenen Finanzierungsbeitrag (Eigen- und Fremdkapital). Privates Kapital wird auch dann in ein ÖPP-Projekt eingebunden, wenn sich der private Auftragnehmer gegen eine Anleihefinanzierung entscheidet. Im Rahmen des Wettbewerbs zur Abgabe eines wirtschaftlichen Angebots steht es den Bietern frei, welcher Finanzierungsleistungen sie sich bedienen. Diese werden seitens der öffentlichen Hand als Auftraggeber nicht konkret vorgegeben. Die Vergabeunterlagen für die Projekte der „Neuen Generation“ eröffnen die Möglichkeit, auch eine Anleihefinanzierung einzubinden, sofern der Bieter dies als wirtschaftlich sinnvoll erachtet.

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)?

Im Zusammenhang mit der vom Präsidenten der Europäischen Kommission angestoßenen europäischen Investitionsinitiative wurde im Herbst 2014 eine „Task Force Investitionen“ unter Leitung der Kommission und der Europäischen Investitionsbank (EIB) und mit fachlicher Beteiligung der Mitgliedstaaten eingesetzt. Sie sollte einen konzeptionellen Bericht mit einer vertieften Analyse zu Investitionshindernissen in der EU sowie in dessen Anhang eine exemplarische Liste potenziell rentabler Investitionsprojekte erstellen.

In der Liste des BMF wurden repräsentative Projekte aus dem öffentlichen und privatwirtschaftlichen Sektor zusammengestellt. Das BMF hat die Liste in Zusammenarbeit mit betroffenen Ressorts und nach Kontakten mit Vertretern der Privatwirtschaft und der Länder zusammengestellt. Seitens des BMVI wurden hierzu elf ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich angemeldet, weitere Projekte wurden von anderer Seite benannt.

Der Prozess war iterativ und konnte im Rahmen der zeitlichen Vorgaben lediglich zum Ziel haben, exemplarisch Projekte aus den verschiedenen, von der Task Force als relevant erachteten Sektoren zu identifizieren. Ein Schwerpunkt lag auf der Identifizierung von Projekten, die wegen bestehender Hemmnisse bisher nicht in Angriff genommen wurden, aber kurzfristig realisierbar wären.

Die Zusammenstellung dieser ersten Liste war nicht der Abschluss, sondern gehörte zum Beginn der europäischen Investitionsinitiative. Sie ging dem Vorschlag der Europäischen Kommission zur Schaffung des Europäischen Fonds für Strategische Investitionen (EFSI) voraus.

Die Beantragung einer EFSI-Unterstützung ist grundsätzlich jedem Projektträger bzw. Investor, unabhängig ob öffentlich-rechtlicher oder privater Natur, möglich. Seitens der Bundesregierung wird daher bewusst auf eine staatlich zentralisierte Koordinierung von Projektanträgen zum EFSI verzichtet.

Dass die Beantragung einer möglichen mit dem EFSI geförderten EIB-Finanzierung in der freien unternehmerischen Entscheidung des privaten Investors liegt, entspricht der bisher bewährten Praxis analoger Finanzierungsinstrumente im Zusammenhang mit der Realisierung von ÖPP.

16. Wie will die Bundesregierung die Einbindung privaten Kapitals in öffentliche Infrastrukturinvestitionen konkret bei der dritten Staffel von ÖPP-Projekten stärken?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

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 Generation“ 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)?

Wie bei den bisherigen Staffeln soll auch in der „Neuen Generation“ ÖPP ein Direktvertrag zwischen den Fremdkapitalgebern und dem öffentlichen Auftraggeber abgeschlossen werden. Hierbei handelt es sich um ein übliches Sicherungsmittel für die Fremdkapitalgeber, das ihnen gestattet, im Fall der drohenden Kündigung eines Projektvertrages aufgrund eines wichtigen Grundes auf Seiten des Auftragnehmers in den Projektvertrag selbst oder durch einen Dritten einzutreten. Dieses Instrument ermöglicht damit eine Fortsetzung des Projekts trotz Schlechtleistung oder nicht mehr vorhandener Leistungsfähigkeit des Auftragnehmers, indem dieser durch einen leistungsfähigen Dritten ersetzt wird. Ein Direktvertrag

findet unabhängig von der Form des Fremdkapitals Anwendung und wird somit auch im Fall der Anleiheemission mit einem Vertreter der Anleihegläubiger abgeschlossen. Eine (Mit-) Zeichnung von Finanzierungsverträgen zwischen dem Auftragnehmer und seinen Fremdkapitalgebern durch die öffentliche Hand findet dagegen nicht statt.

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)?

Die noch vorläufige Straßenverkehrsprognose für 2030 weist im Bereich der genannten Dauerzählstellen folgende Verkehrsstärken aus:

- Oranienburg (A 10):
66 000 Kfz/Werktag, davon Schwerverkehr 12 000 Kfz/Werktag
- Havelland (A 24):
52 000 Kfz/Werktag, davon Schwerverkehr 12 000 Kfz/Werktag

19. Ab welchem Richtwert des DTV ist nach Ansicht der Bundesregierung der Ausbau auf sechs Spuren angezeigt?

Die Festlegung eines BAB-Regelquerschnittes inkl. der Fahrstreifenanzahl allein anhand des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs (DTV) [Kfz/24h] ist nicht sachgerecht, da dessen Kapazität von zahlreichen örtlichen Randbedingungen (z. B. Schwerverkehrsanteil, Knotenpunkte, zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens, Längsneigung, etc.) beeinflusst wird.

Überschlägig kann dem Technischen Regelwerk zufolge der Ausbau auf sechs Fahrstreifen ab etwa 60 000 Kfz/24h zweckmäßig sein (vgl. „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“, Ausgabe 2008, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV). Die Festlegung des Regelquerschnittes erfolgt dann für die konkreten planerischen Randbedingungen insbesondere mithilfe des „Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“, Ausgabe 2015, und der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“, Ausgabe 2008, der FGSV.

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?

In die erste Ausbaustufe des Autobahndreiecks (AD) Kreuz Oranienburg hat der Bund in den Jahren 2000 bis 2007 rund 21,4 Mio. Euro investiert. Die erbrachten Hauptleistungen waren:

- Einbindung der B 96, Ortsumgehung Oranienburg in die A 111 mit Anbindung an die A 10 mit Neubau eines Kreuzungsbauwerkes mit der A 10 und Neubau eines Bauwerkes über die A 111,
- Neubau einer Lärmschutzwand an der A 111 und
- vierstreifiger Ausbau eines 1,4 km langen Streckenabschnittes auf der A 10.

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)?

In den Umbau des AD Havelland mit sechsstreifiger Erweiterung der A 24 bis zur Anschlussstelle Kremmen wird der Bund nach der noch ausstehenden Endabrechnung des Landes voraussichtlich rund 60 Mio. Euro investiert haben.

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?

Nein.

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?

Der Bezugsfall für den BVWP 2015 ist Bestandteil für die Bewertung der angemeldeten Projekte. Die abschließende Entscheidung hierüber ist getroffen worden. Der Abschnitt der A 24 zwischen Kremmen und Neuruppin ist in diesem nicht enthalten.

24. Wann genau wurde der konkrete Projektzuschnitt des in Rede stehenden ÖPP-Projekts festgelegt?

Auf Basis der für die A 10 und A 24 bereits im Frühjahr 2014 in Aussicht gestellten baulichen Verbesserungen konnten im Laufe des Jahres auch geeignete Projektlösungen zu ÖPP-Erhaltungs- und Betriebsdienststrecken identifiziert und abgestimmt werden. Der verfolgte Projektzuschnitt wurde dem Land daraufhin im Januar 2015 auch schriftlich bestätigt.

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)?

Im Rahmen der Projektentwicklung wurden im Untersuchungsraum verschiedene Streckenzüge der A 10, der A 24, der A 111 und der B 96 betrachtet. Die Projektideen wurden einer üWE zur Ermittlung eines geeigneten ÖPP-Projekts unterzogen. Die Entscheidung für den gewählten Projektzuschnitt erfolgte unter Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange, des Erhaltungs- und Ausbaubedarfs sowie der baurechtlichen Gegebenheiten.

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?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bereich der Anschlussstelle (AS) Neuruppin (B 167) ist ein signifikanter Wechsel der Verkehrsbelastung erkennbar, 2030 werden nördlich rd. 39 000 Kfz/Werkg, südlich rd. 45 000 Kfz/Werkg prognostiziert.

Die Erweiterung des ÖPP-Projektes bis zum AD Wittstock/Dosse würde zu einer unwirtschaftlichen Verkleinerung des Zuständigkeitsbereichs der Autobahnmeisterei Wittstock und zu einem ungünstigen Projektzuschnitt auch für den Betriebsdienst des privaten Auftragnehmers führen.

Naturschutzfachliche Aspekte waren für den begründet gewählten, abgestimmten und als wirtschaftlich ermittelten ÖPP-Projektzuschnitt nicht entscheidungsrelevant.

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?

Laut Mitteilung der zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg hat sie im Zeitraum 2005 bis 2014 folgende Baumaßnahmen im Abschnitt AS Neuruppin – AD Wittstock der A 24 durchgeführt:

km	Bezeichnung der Maßnahme	Zeitraum	Kosten in T€
172,200 – 174,540	Deckschichtererneuerung (Tiefeinbau), li. RF, AD Wittstock Rampe Ast B-HH	09/09	277,1
173,187 – 174,000	Erhaltung inkl. A 19, km 0,0 – 0,655 re. RF	08/13 – 10/13	485,9
173,188 – 206,000	Deckenerneuerung km 173,188 – 173,5 re. RF und km 201 – 206 li.RF	04/10 – 10/10	1.830,8

km	Bezeichnung der Maßnahme	Zeitraum	Kosten in T€
175,100 – 183,600	Deckschichterneuerung (Tiefeinbau), li. RF	05/09 – 06/09	1.355,7
175,5	RA Prignitz Ost/West - Umbau Entwässerungsanlage	10/09 – 06/10	643,1
177,98 – 189,88	Erneuerung Deckschicht re. RF	05/08 – 05/09	1.715,6
181,87	BW 9Ü2, verschiedene Leistungen im Zusammenhang mit der Erneuerung des Bauwerks	01/06 – 11/14	3.864,9
183,827 – 195,140	Deckschichterneuerung (1.+2.FS), li. RF	04/08 – 06/09	3.036,0
189,850 – 195,110	Erneuerung Deck- u. Binderschicht, re. RF	04/10 – 06/10	1.451,6
195,135 – 206,169	Deckschichterneuerung re. RF + TuR Walsleben/West	04/07 – 10/07	1.698,6
195,140 – 201,030	Erneuerung Asphaltdecke (1.+2.FS), li. RF	08/08 – 04/09	709,4
		Summe:	17.068,7

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)?
- Teilt die Bundesregierung die diesbezüglichen Bedenken des BRH eines Fehlanreizes (bitte begründen)?
 - Inwiefern überwiegt „eine klare Priorisierung von Investitionen“ (Antwort zu Frage 36 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5938) diese Bedenken?
 - Werden die Anschubfinanzierungen ab dem Jahr 2015 anteilig bzw. wie die Betreiberentgelte vollumfänglich bei den Investitionsmitteln für den Bundesfernstraßenbau in Vorabzug gebracht (bitte begründen)?
 - 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)?

Seitens des BMVI werden Fehlanreize in Bezug auf die Schuldenregel nicht gesehen, da die ÖPP-Kosten vollständig über die gesamte Vertragslaufzeit im Haushalt ausgewiesen werden.

Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist eine klare Priorisierung von Investitionen, so dass keine Anrechnung auf die sog. Länderquote (= quotale an Länder verteilte Bundesmittel) erfolgt. Die Finanzierung aller ÖPP-Projekte erfolgt daher ab 2015 ohne Anrechnung auf die Länderquote.

Die Höhe des Vorabzugs für Anschubfinanzierungen von Betreibermodellen kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden:

Angaben in Mio. €	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bayern		11,2	11,2	11,2		
Hamburg/Schleswig-Holstein						123,7
Thüringen (VDE)		36,8	52,5	15,8		

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 Bordsesholm 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?

Die Aussage ist nicht zutreffend. Die benannten Berater – mit Ausnahme von Norton Rose Fulbright LLP – waren mit der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Ausbau der A 7 zwischen Bordsesholm und Hamburg, nicht aber mit der vorbezeichneten Fortschreibung des Leitfadens beauftragt. Mit der Fortschreibung waren PwC, PTV und Drees & Sommer beauftragt.

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)?

Dies ist nicht zutreffend. In den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte erfolgt eine Nutzenbetrachtung beider Beschaffungsvarianten.

