

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3194
der Abgeordneten Anita Tack (Fraktion DIE LINKE)
Drucksache 6/7838

Ausbau von A24 und A 10

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragestellerin: Der Ausbau der Autobahnabschnitte an der A24 zwischen Neuruppin und Kremmen und an der A10 zwischen dem Dreieck Havelland und Pankow übernimmt ein niederländisch-österreichisches Konsortium in öffentlich-privater Partnerschaft (ÖPP). Es handelt sich um die Royal BAM Group und die Habau Hoch- und Tiefbaugesellschaft m.b.H. Nach den Erfahrungen mit dem Modell ÖPP auf der A1 zwischen Hamburg und Bremen, das nicht zum erwünschten Erfolg kam, der Bund Ausgleichszahlungen verklagt wurde, und der beteiligte Baufirma die Zahlungsunfähigkeit droht.

1. Wie wurde das Land Brandenburg in die Planung für das ÖPP- Projekt und in die Vergabe einbezogen?

zu Frage 1: Für den Ausbau der A 10 und A 24 hat sich der Bund für eine ÖPP-Lösung entschieden. Zur Umsetzung als Verfügbarkeitsmodell wurde zwischen dem Bund und dem Land eine Vereinbarung zum Verfahrensmanagement geschlossen. Dieses berücksichtigt, dass die grundsätzliche Zuständigkeit für die Planung im Rahmen der Auftragsverwaltung dem Land obliegt. Dies gilt grundsätzlich auch für die Vergabe. Für das Vergabeverfahren hat sich der Bund aber vorbehalten, direkt auf die Vergabestelle zuzugreifen.

2. Welche Schlussfolgerungen wurden durch die Landesregierung aus den bisher praktizierten Projekten gezogen, um möglichen finanzielle Forderungen an die öffentliche Hand im Falle der Insolvenz der Baufirmen zu vermeiden?

zu Frage 2: Die Entscheidung für eine ÖPP-Lösung ist nicht durch die Landesregierung getroffen worden. Anders als die ÖPP der ersten Generationen, die als sogenannte A-Modelle vergeben wurden, handelt es sich hier um ein Verfügbarkeitsmodell. Mit den A-Modellen wurde das Verkehrsmengenrisiko auf die Betreiber übertragen. Sie hatten sich direkt aus den Maut-Einnahmen mit zu refinanzieren. Hier bestand damit das Risiko, dass die Mauteinnahmen durch nicht vorhersehbare Entwicklungen deutlich geringer ausfallen, als von den Vertragspartnern angenommen. Bei den Verfügbarkeitsmodellen werden neben einer Bauanschubfinanzierung in der Betriebsphase des ÖPP-Vertrages Verfügbarkeitsentgelte in Anhängigkeit von vertraglich definierten Voraussetzungen gezahlt. Die ma-

Eingegangen: 22.01.2018 / Ausgegeben: 29.01.2018

ximale Höhe des Gesamtbetrages aller Verfügbarkeitsentgelte wird vom Auftraggeber vorgegeben. Den Betreibern ist eine Refinanzierung bis zur Höhe der maximalen Summe der Verfügbarkeitsentgelte sicher, solange sie den Vertrag so wie vereinbart erfüllen.

3. Worin besteht der für dieses Modell der ÖPP der finanzielle Vorteil für die öffentliche Hand im Vergleich zur bisher üblichen Vergabep Praxis?

zu Frage 3: Grundsätzlich wird der finanzielle Vorteil nicht allein durch die Wahl des ÖPP-Modells bestimmt. Entscheidend ist vielmehr, dass bereits vor Projektstart im Rahmen einer vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in einer Gegenüberstellung die Barwerte der konventionellen Realisierung und der ÖPP-Variante untersucht werden. Im Wettbewerb muss sich dann zeigen, wie hoch der finanzielle Vorteil des ausgewählten ÖPP-Bieters ist. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde vom Bund durchgeführt. Die Ergebnisse liegen der Landesregierung nicht vor.

4. Welche anderen Vorteile ergeben sich aus diesen ÖPP-Projekten für die öffentliche Hand?

zu Frage 4: Siehe Antworten zur Fragen 1 bis 3. Ein weiterer Vorteil für die öffentliche Hand liegt wie regelmäßig bei langfristigen Verträgen, die auch eine Erhaltungs- und Unterhaltungspflicht übertragen, darin, dass die Betreiber ein eigenes Interesse daran haben, zügig und qualitativ hochwertig zu bauen. Der Betreiber muss dann weniger Investitionen in der langen Vertragslaufzeit nach Abschluss des Baus tätigen. Mit ÖPP-Projekten konnten regelmäßig kurze Bauzeiten erreicht werden.

5. In welcher Weise ist Brandenburg mit diesen genannten ÖPP-Projekten weiterhin befasst?

zu Frage 5: Im Straßenbau gibt es in Brandenburg keine weiteren ÖPP-Projekte. Für die Umsetzung des Verfügbarkeitsmodells A 10/A 24 ist das Land Brandenburg im Rahmen seiner Auftragsverwaltung für den Bund bis einschließlich 31.12.2020 zuständig.