

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ralph Lenkert, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter der Fraktion DIE LINKE.
–Drucksache 18/5853 –**

Ausbau der A 4 in Thüringen als Öffentlich-Private Partnerschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) plant, die Verantwortung für verschiedene Verkehrsprojekte aus der öffentlichen Hand wegzugeben. Unter anderem wurden Projekte, die den Freistaat Thüringen betreffen, in die Vorauswahl einbezogen. Es wurde die neue Idee entwickelt, den Betriebsdienst und die Instandhaltung der A 4 von Gotha bis zur Landesgrenze Sachsen im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) zu realisieren. Dies ist zunächst einmal ein Projektvorschlag des Bundes, der bislang noch nicht auf seine Eignung getestet wurde. Der noch ausstehende sechsstreifige Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes soll ebenfalls in das Projekt integriert werden.

Für Thüringen ist zu beachten, dass es je nach Gestaltung und Größe eines ÖPP-Projektes zu Veränderungen für die Beschäftigten beispielsweise in der Autobahnmeisterei Hermsdorf kommen kann. Hier stellt sich die Frage, ob „Kostenvorteile“ durch Lohndumping erzielt werden. Es ist unklar, ob der Bund in künftigen Verhandlungen auf Arbeitsplatzgarantien und faire Löhne sowie Arbeitsbedingungen für die bisherigen Mitarbeiter hinwirken wird. Auch sinken die Einflussmöglichkeiten der Straßenbauverwaltung, durch kleine Losgrößen bei der Vergabe die Möglichkeiten zur Teilnahme regional ansässiger Firmen am Wettbewerb zu fördern.

Weiterhin gibt es Überlegungen, die B 247 von der A 38 bis nach Bad Langensalza im Rahmen einer ÖPP-Maßnahme auszubauen. Dieser Projektvorschlag des Bundes wurde noch nicht auf eine Eignung getestet (Nachricht des MDR vom 27. Mai 2015). Der Bundesrechnungshof hat bei seiner Analyse verschiedener ÖPP-Autobahnprojekte festgestellt, dass diese im Vergleich zu einer Projektumsetzung durch den Bund selbst in den meisten Fällen zu höheren Kosten führten.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Da im Rahmen dieser Kleinen Anfrage auch konkret nach Inhalten der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (WU) für das ÖPP-Projekt auf der BAB A 4 zwischen der Anschlussstelle Gotha und der Landesgrenze Hessen-Thüringen sowie des für dieses Projekt abgeschlossenen Konzessionsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung, diese vertreten durch den Freistaat Thüringen, diese vertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH (DEGES) als Auftraggeber und der Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG, als Auftragnehmer gefragt wird, wird einleitend folgendes klargestellt und im Rahmen der Beantwortung dann entsprechend auf diese Vorbemerkung verwiesen:

Zum Schutz des Wettbewerbs besteht ein Interesse des Bundes, die WUen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich vertraulich zu behandeln. Die WUen beinhalten interne Kalkulationen der öffentlichen Hand zu dem jeweiligen Projekt und ihre Offenlegung wäre geeignet, den Wettbewerb in Vergabeverfahren für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich zum wirtschaftlichen Nachteil der öffentlichen Hand zu verringern. Es bestünde die Gefahr, dass Bieter ihre Angebote an den WUen ausrichten. Auf Antrag des MdB Herrn Dr. Hofreiter wurde die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Januar 2009 der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur persönlichen Einsichtnahme durch die Abgeordneten übermittelt.

In einem am 25. April 2013 vom Deutschen Bundestag angenommenen Antrag „Öffentlich-Private Partnerschaften – Potentiale richtig nutzen, mittelstandsfreundlich gestalten und Transparenz erhöhen“ (Bundestagsdrucksache 17/12696) wird die Bundesregierung unter Ziffer II.5 aufgefordert, zur Erhöhung der allgemeinen Akzeptanz von ÖPP Strategien und Leitlinien zu entwickeln, die so weit wie möglich mit den Ländern abzustimmen sind und unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der berechtigten Interessen aller Beteiligten eine frühzeitige Information und Beteiligung der Öffentlichkeit bei ÖPP-Projekten, sowie die grundsätzliche Vertragsoffenlegung nach Vertragsunterzeichnung gewährleisten. Im Bund-Länder-Netzwerk ÖPP, das unter Federführung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) tagt, ist zwischen Bund und Ländern verabredet worden, die Umsetzung dieses Punktes gemeinsam zu beraten. Dabei sind in jedem Fall auch fiskalische Interessen des Bundes und mögliche Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des jeweiligen privaten Vertragspartners zu berücksichtigen. Dies wurde auch im oben genannten Antrag betont. Projektspezifische Angaben sind daher nicht oder nur eingeschränkt möglich, zumal die vertraglichen Beziehungen auch noch nicht abgeschlossen sind. Außerdem werden die Projektverträge auch für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Artikel 90, 85 Grundgesetz - GG) von den Straßenbauverwaltungen der Länder oder in deren Auftrag durch die DEGES abgeschlossen.

Soweit mit der Kleinen Anfrage Informationen begehrt werden, die das bereits abgeschlossene Vergabeverfahren für das ÖPP-Projekt auf der BAB A 4 zwischen der Anschlussstelle Gotha und der Landesgrenze Hessen-Thüringen betreffen, ist darauf hinzuweisen, dass der zuständigen Vergabestelle für dieses Projekt der Umgang mit diesen Informationen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben bzw. denen der Verdingungsordnung für Bauleistungen obliegt und nicht der Bundesregierung. Insoweit gibt es keine Besonderheiten bezüglich der Behandlung der Vergabeverfahren von ÖPP-Projekten gegenüber denen von konventionell realisierten Bundesfernstraßenmaßnahmen. Die Wahrung des Wettbewerbsgeheimnisses sowie der Schutz von Produktions- und Geschäftsgeheimnissen

stellen tragende Grundsätze des Vergabewesens dar. Ferner sind die Grundrechte Dritter zu beachten. Es darf auch nach Abschluss des jeweiligen Vergabeverfahrens keine Verletzung des durch Artikel 12 GG geschützten Rechts auf die Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der Bieter erfolgen. Angesichts dieser Schutzgüter kann insoweit auch kein geringfügiges Risiko des Bekanntwerdens hingenommen werden.

1. Mit welchen Baukosten hatte die Bundesregierung für den Neubau des zirka 25 Kilometer langen, sechsstreifigen Autobahnabschnittes der A 4 zwischen Kilometer 256 und Kilometer 280,5 inklusive der Anschlussstellen und der PWC-Anlage (PWC: Parkplatz mit WC) „Hainich“ bei einer Ausführung unter Leitung der Firma DEGES und bei einer Finanzierung über den Bundeshaushalt kalkuliert?
3. Mit welchen jährlichen Betriebskosten für diesen Neubauabschnitt der A 4 und den Rest der insgesamt zur privaten Betreuung übergebenen Strecke (44,7 Kilometer von der Anschlussstelle Gotha bis zur Landesgrenze Hessen/Thüringen) kalkulierte die Bundesregierung über einen Zeitraum von 30 Jahren?

Die Fragen 1 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prognose der Bau- und Betriebskosten erfolgte im Rahmen der Ermittlung der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (aWU). Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

2. Wie hoch lagen die Baukosten für diesen Abschnitt der A 4 durch den privaten ÖPP-Partner?
12. Zu welchen Baukosten wurde der Neubauabschnitt realisiert?

Die Fragen 2 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In einer Pressemitteilung zur feierlichen Verkehrsfreigabe am 7. September 2010 wird seitens der Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG ein „Investitionsvolumen von 258,5 Mio. Euro“ genannt, welches allerdings nicht eindeutig nur den Bau- oder Neubaukosten des Verlegeabschnitts zugeordnet werden kann.

4. Mit welchen Einsparungen beim Bau des Autobahnabschnitts in Form eines ÖPP-Projekts gegenüber einer öffentlichen Trägerschaft rechnete die Bundesregierung, und wie begründet sie ihre Annahmen?
8. Mit welchen Einsparungen bei Wartung und Betrieb der Neubaustrecke in Form einer ÖPP gegenüber einer öffentlichen Trägerschaft rechnete die Bundesregierung vor der Ausschreibung?

Die Fragen 4 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erbetenen Angaben sind Gegenstand der aWU. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

5. Um welchen Wert (in Prozent) unterschritt das beim Vergabeverfahren erfolgreiche Gebot von Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG den Public Sector Comparator (PSC)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) am Beispiel der Pilotprojekte A 1 und A 4 und weiterer Vorhaben“ auf Bundestagsdrucksache 16/10234 verwiesen.

6. Wie viele Bewerber gab es bei der Ausschreibung?

Es gab fünf Bewerber

7. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Aufwendungen für die Beratungsleistungen der Rechtsanwälte Freshfields Bruckhaus Deringer (Berater – Recht) und der Deutschen Bank AG (Berater – Finanzierung) im Zusammenhang mit diesem Projekt bisher, und auf welche Höhe belaufen sich die Kosten für externe Berater bisher insgesamt?

Über die Höhe der Aufwendungen für Beraterleistungen von Freshfields und der Deutschen Bank können keine Angaben gemacht werden, da mit diesen Beraterfirmen seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) kein Vertragsverhältnis bestand und besteht.

Im Auftrage des BMVI sind für die Realisierung des ÖPP-Projekts A 4 Landesgrenze Thüringen/Hessen – Gotha externe Beraterleistungen im Umfang von ca. 360 000 Euro brutto angefallen.

9. Gab es nach Vertragsabschluss zusätzliche Änderungen und Ergänzungen der Verträge mit dem privaten Errichter und Betreiber des Autobahnabschnittes, der Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG?
 - a) Wenn ja, welche?
 - b) Auf wessen Initiative hin wurden diese Änderungen vorgenommen?
 - c) Weshalb sind die Änderungen vorgenommen worden?
10. Gab es Nachverhandlungen hinsichtlich der Betreibervergütung mit der Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG (bitte begründen)?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Hinblick auf verschiedene Fragen zur Vertragsauslegung haben Konzessionsnehmer und Konzessionsgeber entsprechende Vereinbarungen getroffen und einen außergerichtlichen Vergleich hierzu herbeigeführt. Dieser wurde anlässlich sich überlagernder Effekte mehrerer Änderungen der Mauterhebungsgrundlagen (damals MautHV) und diesbezüglich bestehender unterschiedlicher Auffassungen zur Auslegung vertraglicher Regelungen getroffen. In diesem Zusammenhang wurden auch Regelungen zum Umgang mit künftigen Änderungen der Erhebungsgrundlagen getroffen. Die Initiative zur Änderung vorstehender Regelungen ging von beiden Vertragspartnern aus.

11. Welche Gründe gab es für die Vergabe des Beratervertrages „Beratungsleistungen bei komplexen Fragestellungen im Zuge der Vertragsdurchführung der ÖPP Projekte“ (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:11927-2014:TEXT:DE:HTML&src=0>)?

Nachdem die ersten ÖPP-Projekte an Konzessionsnehmer vergeben worden sind, wurde deutlich, dass es in Einzelfällen sehr komplexe Fragestellungen vor allem in finanzrechtlicher Hinsicht gibt, die einer möglichst bundesweit einheitlichen Lösung zuzuführen sind (z. B. einheitliche Handhabung des Vergütungsmechanismus).

13. Gibt es eine Bewertung des privaten Betreibermodells an der A 4 (Gotha-Landesgrenze Thüringen) durch den Bundesrechnungshof, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Der Bundesrechnungshof prüfte die WU zum A-Modell A 4 in Thüringen. Er hat sich grundsätzlich die Weitergabe von Prüfungsergebnissen vorbehalten, so dass die Bundesregierung zum Ergebnis der Prüfung keine Aussage treffen kann.

14. Muss die Bundesregierung als Eigentümerin des konzessionierten Abschnitts der A 4 zustimmen, wenn ein Gesellschafter seine Anteile an der Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG veräußern will (z. B. beim Verkauf der Anteile der Firma HOCHTIEF an den Infrastrukturinvestor Meridiam; bitte begründen)?

Der Konzessionsvertrag sieht die Pflicht des Konzessionsnehmers zur Einholung der Zustimmung des Konzessionsgebers vor. Die Zustimmung des Konzessionsgebers darf nur aus wichtigem Grund verweigert werden.

15. Hat das Bundeskartellamt dem Verkauf der Anteile an die Firma Meridiam nach Kenntnis der Bundesregierung zugestimmt?

Das Bundeskartellamt hat die Übernahme der Anteile von Hochtief an der Via Solutions Thüringen durch Meridiam Infrastructure Germany am 2. März 2015 freigegeben.

16. Mit welchen Mauteinnahmen für den Abschnitt der A 4 zwischen Gotha und der Landesgrenze Thüringen/Hessen für die Jahre 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 wurde im Jahr 2007 gerechnet?

Die Prognose der Mauteinnahmen für den Abschnitt der A4 zwischen Gotha und der Landesgrenze Thüringen-Hessen aus dem Jahr 2007 ist Gegenstand der aWU. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

17. Welche Mauteinnahmen wurden in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 im Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Gotha und der Landesgrenze Thüringen (A 4) realisiert?

Aufgrund des Vergütungsmechanismus zur (teilweisen) Weiterleitung der Maut (verkehrsmengenabhängigen Vergütung) liegen für die Konzessionsstrecke des A-Modells A4 für die Jahre 2010 bis 2014 die Mauteinnahmen vor. Demnach wurden folgende Mauteinnahmen realisiert:

Jahr	Mauteinnahmen in Mio. Euro (gerundete Werte)
2010	18,5
2011	18,5
2012	17,4
2013	17,1
2014	17,5

Die genannten Mauteinnahmen entsprechen nicht der Betreibervergütung (siehe Antwort zur Frage 20).

18. Mit welchen Mauteinnahmen für den Abschnitt der A 4 zwischen dem Kreuz Erfurt und der Anschlussstelle Gotha für die Jahre 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 wurde im Jahr 2007 gerechnet?

Eine Prognose der Mauteinnahmen aus dem Jahr 2007 für den Abschnitt der A4 zwischen Kreuz Erfurt und der Anschlussstelle Gotha für die Jahre 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 liegt nicht vor.

19. Welche Mauteinnahmen wurden in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 im Autobahnabschnitt zwischen dem Erfurter Kreuz und der Anschlussstelle Gotha (A 4) realisiert?

Nach Maßgabe der Bestimmungen des § 9 Absatz 6 Bundesfernstraßenmautgesetz bleibt die Verwendung der erhobenen Daten aus dem Mautsystem auf die Erstellung von Geschäftsstatistiken beschränkt. Abschnitts- bzw. streckenbezogene Statistiken werden standardmäßig nicht geführt.

20. Wurden für die Refinanzierung der Neubaustrecke (A 4 Kilometer 256 bis Kilometer 280,5) und den Betrieb bzw. die Wartung des gesamten Autobahnabschnitts von der Anschlussstelle Gotha bis zur Landesgrenze Thüringen/Hessen dem Betreiber des Autobahnabschnittes, der Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG, die kompletten Mauteinnahmen des entsprechenden Autobahnabschnittes überschrieben?

Nein.

21. Gibt es eine vereinbarte Garantiezahlung an den Betreiber, falls die Mauteinnahmen einen Grenzwert unterschreiten?
Wenn ja, bei welcher Summe liegt diese?

Nein.

22. Gibt es einen maximalen Wert, bei dessen Überschreitung weitere Mauteinnahmen an den Bundeshaushalt abgeführt werden müssen?
Wenn ja, bei welcher Summe liegt dieser?

Nein.

23. Ist eine garantierte Rendite für die privaten Betreiber Bestandteil des Konzessionsvertrages?

Nein.

24. Werden die durch die Ausweitung der Mautpflicht auf Lkw ab 7,5 Tonnen entstehenden Mautmehreinnahmen vom Bund an den privaten Betreiber weitergeleitet (bitte begründen)?
26. Wird der Betreiber auch einen, dem Autobahnabschnitt entsprechenden Anteil an einer eventuell wirksam werdenden Pkw-Maut erhalten (bitte begründen)?

Die Fragen 24 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die durch die Ausweitung der Mautpflicht auf LKW ab 7,5 Tonnen entstehenden Mautmehreinnahmen werden nicht an den privaten Betreiber weitergeleitet. Auch wird der Betreiber keinen, dem Autobahnabschnitt entsprechenden Anteil an einer eventuell wirksam werdenden Infrastrukturabgabe erhalten. Der bestehende Konzessionsvertrag schließt beides aus.

25. Wie hoch ist der Anteil der Lkw zwischen 7,5 und 12 Tonnen am Verkehrsaufkommen der Konzessionsstrecke, und wie hoch ist der Anteil der Lkw über 12 Tonnen (bitte in absoluten Zahlen für die Jahre 2010 bis 2014 sowie ihren relativen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen angeben)?

Eine Differenzierung zwischen 7,5 t und 12 t und über 12 t liegt nicht vor.

Das Verkehrsaufkommen der mautpflichtigen LKW (über 12 Tonnen) lag in den Jahren 2010 bis 2014 zwischen 19,5 und 20,2 Millionen Befahrungen für alle Mautabschnitte der Konzessionsstrecke. Auf Grund der unterschiedlichen Erfassung lassen sich die Angaben aus der Mauterfassung nicht ohne weiteres mit den Auswertungen der Dauerzählstelle zur Berechnung von Anteilswerten in Beziehung setzen.

27. Wie und in welcher Höhe erfolgt die Refinanzierung der Kosten des privaten Betreibers?

Die Refinanzierung erfolgt durch die an den Privaten zu zahlende Betreibervergütung. Im Haushaltsentwurf 2016 sind dafür während des 30-jährigen Vertragszeitraums insgesamt rund 672 Mio. Euro eingeplant.

28. Welche jährlichen Betriebs- und Wartungskosten für den Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Gotha und der Landesgrenze Thüringen/Sachsen (A 4) sind jährlich seit Konzessionsbeginn für den Bundeshaushalt angefallen?

Die Mittel für die Leistungen des Betriebsdienstes der Bundesautobahnen werden den Ländern entsprechend ihrem Anteil am Bundesstraßennetz zugeteilt. Für konkrete Streckenabschnitte liegen keine Informationen vor.

29. Welche Mauteinnahmen erzielte der Bund im Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Gotha und der Landesgrenze Thüringen/Sachsen (A 4) in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014?

Auf die Antwort zur Frage 19 wird verwiesen.

30. Mit welchen Kosten ist der sechs-streifige Ausbau der A 4 im Bereich des Hermsdorfer Kreuzes (A 4 und A 9) kalkuliert?

Die Kosten zur Umgestaltung des Hermsdorfer Kreuzes im Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der kreuzenden Autobahnen A 4 und A 9 entsprechend der Bedarfsplanausweisung (BPL 2004) werden mit aktuell rund 80 Mio. Euro abgeschätzt.

31. Mit welchen Einsparungen bei den Baukosten rechnet der Bund bei einer Auftragsbefreiung im Rahmen eines ÖPP?

Die Baukosten für Bauleistungen im Rahmen eines ÖPP-Projektes kalkuliert der Bieter im Hinblick auf eine ganzheitliche Leistungserbringung im Rahmen des i. d. R. 30-jährigen Projektzeitraumes. Diese sind Teil des Kostenvergleiches der aWU.

Inwieweit der Umbau des Hermsdorfer Kreuzes Bestandteil eines ÖPP-Erhaltungsmodells wird, wird im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu einem wirtschaftlich tragfähigen Geschäftsmodell zu untersuchen sein.

32. Wird der Bund im Rahmen einer möglichen Ausschreibung Vorgaben zur Übernahme von Mitarbeitern der Autobahnmeisterei Hermsdorf durch den dann privaten Betreiber machen?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Übernahme des Betriebsdienstes durch den privaten Vertragspartner ist wesentliches Merkmal von ÖPP. Dadurch wird auch die unternehmerische Verantwortung für Organisation und Durchführung des Betriebsdienstes auf den privaten Vertragspartner übertragen. Bei einer etwaig verpflichtenden Übernahme des Betriebsdienstpersonals ist dieser in einem unternehmerischen Gestaltungsrecht der Personalauswahl beschnitten und der Spielraum für eine wirtschaftliche Optimierung des Betriebsdienstes eingegrenzt. Ein freiwilliger Wechsel betroffener Mitarbeiter auf Basis einer individuellen Entscheidung bleibt unbenommen.

33. Was sind die Gründe, die aus Sicht des Bundes für ein ÖPP-Projekt an der B 247 zwischen der A 38 und Bad Langensalza sprechen?

34. Wann wäre der Realisierungszeitraum einer ÖPP-Maßnahme an der B 247?

35. Wie würde die Refinanzierung einer ÖPP-Maßnahme an der B 247 erfolgen?

Die Fragen 33 bis 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

ÖPP im Bundesfernstraßenbau ist von dem Gedanken getragen, dass neben Bau, Erhaltung und anteiliger Finanzierung auch der Betrieb der Straßen für einen i. d. R. 30-jährigen Zeitraum von einem privaten Vertragspartner als Leistung erbracht und so die Effizienz im Vergleich zur konventionellen Realisierung gesteigert wird. Dieses setzt eine wirtschaftliche Mindestgröße von ÖPP-Projekten voraus. Das Projekt ist Bestandteil der „Neuen Generation“ von ÖPP-Projekten und steht in Teilen zunächst unter dem Vorbehalt der Bewertung im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans und des künftigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sowie der Schaffung des Baurechts durch die Thüringische Straßenbauverwaltung. Die abschließende Festlegung der ÖPP-Realisierungsform mit entsprechendem Geschäftsmodell und Zeitplan wird deshalb erst noch

erfolgen. Die Projekte der „Neuen Generation“ sollen grundsätzlich als Verfügbarkeitsmodell ausgestaltet werden. Die Vergütung des künftigen Betreibers hängt dann vom Umfang und der Qualität der Verfügbarkeit der Strecke ab; bei Einschränkungen der Qualität und/oder Verfügbarkeit werden die monatlichen Entgelte reduziert

