

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8310 –**

Finanzierung des Ausbaus der Bundesautobahn 6 (Weinsberg – Feuchtwangen/Crailsheim) im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesautobahn 6 (A 6) ist eine verkehrsreiche West-Ost-Verbindung in Süddeutschland. Die Notwendigkeit und die Dringlichkeit des Ausbaus wurde dabei in der Vergangenheit mehrfach von Vertretern der Bundesregierung in der Region betont.

Der Ausbau des Abschnitts zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim ist Bestandteil des ersten Entwurfs des Bundesverkehrswegeplan 2030. Das Projekt findet sich dort in der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ wieder. Im Vergleich zum BVWP 2003 stellt dies eine Abstufung in der Dringlichkeitsbewertung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dar.

Es scheint, dass die Bundesregierung bei diesem Straßenprojekt eine Realisierung des Ausbaus im Rahmen eines teuren und riskanten Modells einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) vorsieht. In der vom BMVI im Mai 2015 veröffentlichten Liste der ÖPP-Projekte der neuen Generation ist das Projekt erwähnt. Allerdings ist die notwendige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Projekt bisher nicht erfolgt und demzufolge ein Ausbau der A 6 mittels ÖPP nur eine von mehreren Finanzierungsmöglichkeiten. Wie bei allen Projekten wird es auf die Ausstattung von Haushaltsmitteln ankommen, sofern der Bund das Projekt in Eigenregie als Baulasträger realisieren möchte.

1. Wie ist der gegenwärtige Planungsstand beim Ausbau der A 6 für den Abschnitt vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim?

Der gegenwärtige Planungsstand beim Ausbau der BAB 6 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Weinsberg und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim (7 Planungsabschnitte) stellt sich wie folgt dar:

- Die Entwurfsunterlagen für die Abschnitte (AS) Bretzfeld – AS Öhringen und AS Öhringen – AS Kupferzell liegen im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Erteilung des Gesehenvermerks vor.
- Für die Abschnitte AK Weinsberg – AS Bretzfeld, AS Kupferzell – AS Ilshofen/Wolpertshausen und Landesgrenze BW/BY – AK Feuchtwangen/Crailsheim werden gegenwärtig die RE-Vorentwürfe erstellt.
- Die Voruntersuchungen für die Abschnitte AS Ilshofen/Wolpertshausen – AS Kirchberg und AS Kirchberg – Landesgrenze BW/BY sind abgeschlossen und liegen im BMVI zur Zustimmung vor.

2. Warum wurde der Ausbau der A 6 im Abschnitt Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht des neuen BVWP eingruppiert, wenn mit der Planung für diesen Abschnitt mit Hilfe einer regionalen Vorfinanzierung längst begonnen wurde (Information des Landkreises Schwäbisch Hall, veröffentlicht am 18. März 2016)?

Mit der Einstufung im Entwurf des BVWP 2030 in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht wird der Bedarf des Vorhabens grundsätzlich bestätigt. Damit kann die Planung für das Projekt und die formalen Verfahren zur Baurechtschaffung ohne zeitliche Restriktionen bis zur Baureife durchgeführt werden.

3. Wie erklärt sich aus Sicht der Bundesregierung der Widerspruch zwischen den Aussagen des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt und seiner Parlamentarischen Staatssekretäre Enak Ferlemann und Norbert Barthle bei Vorortterminen in der Region, dass es sich beim Ausbau der A 6 um eines der verkehrlich wichtigsten Straßenausbauprojekte Süddeutschlands handelt, und der Eingruppierung des Projekts in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht des BVWP 2030?

Die Einstufung des Projekts im Entwurf des BVWP 2030 in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht erfolgte nach Maßgabe der aktuellen Bewertungsergebnisse, der netzkonzepzionellen, raumordnerischen, städtebaulichen sowie umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilungsergebnisse mit der Einstufung in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ kann das Vorhaben wie solche des „Vordringlichen Bedarfs“ geplant und bis zum Baurecht geführt werden.

Daher stellen die oben zitierten Aussagen in sich keinen Widerspruch dar.

4. Trifft es zu, dass Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt seinem Fraktionskollegen Christian Freiherr von Stetten bereits verbindlich zugesagt hat, dass der Ausbau der A 6 über eine ÖPP realisiert wird, obwohl die notwendige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung noch aussteht (Hohenloher Zeitung vom 26. März 2016, S. 27), und wenn ja, auf welchen Erkenntnissen des Bundesministers basiert diese Zusage?
5. Bis wann rechnet das BMVI mit dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den geplanten Ausbau der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und dem Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim, und wie beabsichtigt das BMVI die Entscheidung für oder gegen eine ÖPP-Finanzierung transparent und nachvollziehbar zu machen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) mit Rundschreiben vom 20. August 2007 eingeführte Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ (sog. FMK-Leitfaden) stellt den sektorübergreifenden Mindeststandard dar.

Danach hat eine überschlägige Wirtschaftlichkeitseinschätzung i. S. des PPP-Eignungstests gemäß FMK-Leitfaden die ÖPP-Eignung des Ausbaus der A 6 belegt. An die Vorentscheidung zur Weiterverfolgung des Ausbaus der A 6 als ÖPP-Variante schließen sich weitere Phasen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) an, die mit zunehmender Konkretisierung der Planungen erfolgen.

Nur wenn die folgende vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung belegt, dass die ÖPP-Realisierung mindestens so wirtschaftlich ist wie die konventionelle Realisierung, kann ein Vergabestart erfolgen. Voraussetzung hierfür ist die Vergabereife, d. h. abgeschlossene Planungen. Nach Aussage des Landes Baden-Württemberg wird das Baurecht bis 2019 erwartet.

Zu der Forderung nach Offenlegung der WUen ist zu bemerken, dass zum Schutz des Wettbewerbs ein Interesse des Bundes besteht, die WUen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau 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.

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 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.

6. Trifft die Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs Nobert Barthle zu, dass, „auch wenn die Finanzierung des sechsspurigen Ausbaus der A 6 über Privatinvestoren nicht zustande kommen sollte, die Vordringlichkeit des Projekts klar sei“ und es demzufolge keine Rolle für die Umsetzung von Projekten spielt, in welchen Bedarf sie im BVWP eingeordnet sind (Hohenloher Zeitung vom 18. März 2016)?

Mit der Einstufung eines Projekts in den VB/VB-E des vom Deutschen Bundestag noch zu beschließenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ist dann der unmittelbare Planungsauftrag an die Länder als Auftragsverwaltungen des Bundes verbunden. Bei Vorliegen des Baurechts kann das Projekt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel realisiert werden.

Die Einstufung in den WB* bestätigt wie auch beim WB den grundsätzlichen Bedarf. Wegen der Bedeutung der Projekte wird den Ländern beim WB* aber ein

Planungsrecht zugestanden, d. h. sie können die Planung für das Projekt einleiten und die formalen Verfahren zur Baurechtschaffung bis zur Baureife durchführen.

Es ist jedoch zu beachten, dass letztlich nicht der BVWP, sondern der vom Deutschen Bundestag zu beschließende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Fernstraßenausbaünderungsgesetz die Grundlage für den Ausbau der Bundesfernstraßen ist.

7. Trifft es zu, dass der Ausbau der A 6 im Abschnitt vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingruppiert wurde, um die hohen zu erwartenden Kosten von ca. 850 Mio. Euro nicht im Vordringlichen Bedarf einkalkulieren zu müssen, um so mehr Spielraum für weitere Straßenbauprojekte zu haben, die auf jeden Fall mit staatlichen Haushaltsmitteln finanziert werden müssen (Hohenloher Zeitung vom 26. März 2016, S. 27)?

Der Bundesverkehrswegeplan ist kein Finanzierungsplan.

8. Welche Möglichkeiten bestehen für den Ausbau der A 6 beim Verbleib des Projekts im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in der Laufzeit des BVWP 2030, wenn die Wirtschaftlichkeitsprüfung der von der Bundesregierung angestrebten ÖPP-Finanzierung negativ ausfällt und der Ausbau mit staatlichen Haushaltsmitteln finanziert werden muss?

Die Ausbaumöglichkeiten sind vom Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung als ÖPP nicht tangiert, da die Frage der Bedarfsfeststellung der Auswahl der Beschaffungsvariante vorgelagert ist. Die Durchführung einer ÖPP-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient dem Vergleich zweier Beschaffungsvarianten und setzt deshalb die Finanzierbarkeit beider betrachteter Beschaffungsvarianten voraus.

9. Trifft es zu, dass mit einem Ausbau der A 6 mit Hilfe von staatlichen Haushaltsmitteln nicht vor dem Jahr 2030 zu rechnen wäre, da durch die Einstufung des Projekts in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht andere Projekte in höheren Einstufungen Vorrang hätten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

10. Trifft es zu, dass das BMVI es als seine Aufgabe ansieht, ÖPP-Projekte im Straßenbau als attraktive Anlagemöglichkeiten für Versicherer, Banken und Rentenfonds im Rahmen von ÖPP-Projekten zu implementieren (Hohenloher Zeitung vom 14. April 2016)?

Nein.

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Staatshaushalt zu nutzen, um die am freien Kapitalmarkt derzeit nicht zu erzielenden Renditen für Versicherer, Banken und Rentenfonds zu gewährleisten und damit Steuergeld zum Ausgleich niedriger Zinsen am Kapitalmarkt einzusetzen?

Nein.

12. Welche konkreten Kostenvorteile verspricht sich die Bundesregierung beim Ausbau der A 6 zwischen dem Abschnitt vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim im Vergleich zu einer möglichen konventionellen Finanzierung, wenn allein Versicherer, Banken und Rentenfonds mit einer Rendite von mindestens 4 Prozent kalkulieren?

Über konkret zu erwartende Kostenvorteile liegen derzeit noch keine Erkenntnisse vor, da diese als Ergebnis aus der noch durchzuführenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hervorgehen.

13. Warum taucht im Entwurf des BVWP 2030 in der Spalte Hinweise der Passus „ÖPP geplant“ nicht auf, wenn eine Finanzierung des Ausbaus der A 6 mittels ÖPP bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt für das BMVI außer Frage steht, und wie verträgt sich die Einstufung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht mit dem Status einer bevorstehenden ÖPP-Ausschreibung?

Das Projekt A6, AK Weinsberg – AK Feuchtwangen/Crailsheim ist in der Liste Projekte der Neuen Generation ÖPP im Bundesfernstraßenbereich enthalten. Der im BVWP-2030-Entwurf fehlende Hinweis auf das ÖPP-Projekt wird noch in geeigneter Weise ergänzt.

14. Nach welcher Systematik erfolgte die Auswahl der A 6 in die vom BMVI veröffentlichte Liste der ÖPP-Projekte der neuen Generation bei gleichzeitiger Eingruppierung des Projekts in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht des neuen BVWP, und inwiefern hat man diese Auswahl in Abstimmung mit möglichen Investoren getroffen (BMVI: Öffentlich-Private Partnerschaften im Bundesfernstraßenbereich – die Neue Generation, Mai 2015)?

Mit den ÖPP-Projekten der neuen Generation verfolgt die Bundesregierung das Ziel, notwendige Neu- und Ausbaumaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen, um dadurch den durch Stau verursachten volkswirtschaftlichen Schaden zu minimieren. Die Auswahl der Projekte erfolgte aus vorwiegend verkehrlichen Gründen. Eine Abstimmung mit möglichen Investoren ist dabei nicht erfolgt.

15. Trifft es aus Sicht der Bundesregierung zu, dass bei einer konventionellen Vergabe von Infrastrukturprojekten auch mittelständische Straßenbauunternehmen wettbewerbsfähige Angebote abgeben, bei ÖPP mit A- oder V-Modellen auf Konsortialebene der Wettbewerb hingegen auf wenige große Baukonzerne beschränkt ist (Bericht des Zentralverbands des Deutschen Baugewerbes e. V., ÖPP – Infrastrukturprojekte und Mittelstand, März 2016), und welche Möglichkeiten der Beteiligung mittelständischer Unternehmen sieht die Bundesregierung beim geplanten Ausbau der A 6?

In Umsetzung des Koalitionsvertrags „Deutschlands Zukunft gestalten“ zwischen CDU, CSU und SPD vom 27. November 2013 (dort S. 29), der die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften explizit zum Ziel erklärt, hat das BMVI im Oktober 2015 eine Studie zu alternativen Geschäfts- und Finanzierungsmodellen in Auftrag gegeben. Darin ist u. a. aufzuzeigen, ob und wenn ja wie das BMVI darauf hinwirken kann, dass sich ein möglichst breites Bewerberfeld für ÖPP-Projekte ergibt, d. h. sich u. a. Mittelständler an ÖPP-Projekten beteiligen. Die Aussagekraft des Gutachtens soll durch eine breit angelegte Erörterung der Inhalte mit Vertretern der beteiligten Gruppen auf privater und öffentlicher Seite befördert werden. Deshalb wird die Bearbeitung durch einen Beirat begleitet, indem beispielsweise auch der ZDB vertreten ist. Die Inhalte des ZDB-Berichts „ÖPP – Infrastrukturprojekte und Mittelstand,

März 2016“, sollen im Rahmen der Studie gewürdigt werden, die Bearbeitung ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Eine Veröffentlichung der Ergebnisse wird für den Herbst 2016 angestrebt.

16. Beabsichtigt die Bundesregierung beim Ausbau der A 6 mittels ÖPP durch kleinere Lose, kürzere Laufzeiten und weniger inkludierte Leistungsbereiche dafür zu sorgen, dass der Mittelstand bei dieser möglichen ÖPP am Wettbewerb beteiligt werden kann und nicht wie bei vergleichbaren Projekten in der Vergangenheit durch zu große Projektvolumina und zu lange Laufzeiten vom Wettbewerb von vornherein ausgeschlossen wird?

Über den genauen Projektzuschnitt ist noch nicht entschieden.

17. Inwiefern wäre ein paralleler Ausbau der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und dem Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim und einer parallel verlaufenden Ost-West-Verbindung der Hohenlohebahn als Güterzugstrecke, analog zum A-5- und Rheintalbahnausbau zwischen Offenburg und Freiburg, möglich?

Eine entsprechende Dringlichkeitseinstufung der betreffenden Vorhaben vorausgesetzt, kann in den anschließenden Planungsstufen die Thematik eines parallelen Ausbaus erörtert werden.

