

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christine Ostrowski, Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS – Drucksache 14/216 –

Zur privaten Finanzierung der A 17 Dresden–Prag

In einem Schreiben vom 9. September 1997 teilte der damalige Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Johannes Nitsch, dem Dresdner Oberbürgermeister mit, daß für den 4. Bauabschnitt der A 17 Dresden–Prag eine private Finanzierung nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz erwogen wird. Für diesen 4. Bauabschnitt laufe z. Z. die Machbarkeitsstudie, teilte Johannes Nitsch weiterhin mit. In der sächsischen Presse gab er weiterhin bekannt, daß diese Studie, die u. a. die Verdrängungseffekte infolge der Erhebung einer Maut untersuchen sollte, Ende 1997/Anfang 1998 fertiggestellt werden soll.

Im August 1998 wurde der Baubeginn der A 17 symbolisch mit einem „Baggerbiß“ durch den damaligen Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, vorgenommen; die Machbarkeitsstudie bzw. ihre Ergebnisse liegen der Öffentlichkeit bis heute nicht vor. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Franz Müntefering, hat in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 18. November 1998 betont, die im Bundesverkehrswegeplan eingeordneten und laufenden Projekte – dazu gehört die A 17 – in ihrer Fertigstellung voranzutreiben.

1. Wann und durch wen wurde die o. g. Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, und wie lautete der Untersuchungsauftrag der Studie?

Zur Abschätzung der privatwirtschaftlichen Umsetzbarkeit werden mögliche Betreibermodelle gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) im Rahmen von Machbarkeitsstudien untersucht. Diese Machbarkeitsstudien werden von der Auftragsverwaltung des jeweiligen Bundeslandes vergeben. Folgende Teile einer Machbarkeitsuntersuchung sind von deutscher Seite für die geplante Bundesautobahn (BAB) A 17, Dresden–Prag, Planungsabschnitt Anschlußstelle (AS) Pirna bis Bundesgrenze Deutschland/Tschechien (D/CR) vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit bzw. vom Autobahnamt Sachsen vergeben worden:

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 29. Dezember 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Untersuchungsauftrag/Titel der Studie	Auftragsvergabe	Abgabe des Berichtes
Verkehrseffekte und Erlöse bei Einführung von Benutzergebühren für die geplante Bundesautobahn A 17, Dresden–Prag, Planungsabschnitt AS Pirna bis Bundesgrenze	Juli 1997	September 1997
Rentabilitätsuntersuchung bei Vergabe des Baus und Betriebes des III. Abschnittes der BAB A 17 an einen Betreiber	Januar 1998	Juni 1998
Grenzüberschreitende Studie zur Beurteilung der Rentabilität „Privatfinanzierung als Betreibermodell“ von Pirna (D, A 17) bis Kninice (CCR, D 8)	November 1998	Ende Januar 1999 (geplant)

- Seit wann liegt die Studie vor, und was sind ihre wesentlichen Ergebnisse, insbesondere hinsichtlich der Höhe einer Mautgebühr und der damit zu erwartenden Verdrängungseffekte?

Wie der Tabelle zu Frage 1 zu entnehmen ist, liegt der Abschlußbericht der im November 1998 vergebenen grenzüberschreitenden „Studie zur Beurteilung der Rentabilität Privatfinanzierung als Betreibermodell von Pirna (D, A 17) bis Kninice (CR, D 8)“, die von einer deutsch/tschechischen Arbeitsgruppe betreut wird, noch nicht vor. Erst bei Vorlage und Auswertung dieser Machbarkeitsuntersuchung sind Aussagen über die Höhe der Mautgebühren, die Höhe der Verdrängungseffekte und die grundsätzliche Machbarkeit eines grenzüberschreitenden Betreibermodells möglich.

- Falls die Machbarkeitsstudie abgeschlossen worden ist: Welche Gründe sind nach Auffassung der Bundesregierung dafür maßgebend, daß die Ergebnisse der Studie der Öffentlichkeit bisher vorenthalten wurden?

Siehe Antwort zur Frage 2.

- Hat die Bundesregierung die A 17 zur privaten Finanzierung freigegeben, bzw. hat sie die Absicht, dies zu tun?

Grundlage der Entscheidung für oder gegen eine Privatfinanzierung des III. Bauabschnittes der A 17, Dresden–Bundesgrenze D/CR als Betreibermodell gemäß FStrPrivFinG müßte die grenzüberschreitende Machbarkeitsuntersuchung sein. Aufgrund § 3 Abs. 3 FStrPrivFinG kann die Entscheidung nur im Einvernehmen mit dem jeweiligen Bundesland getroffen werden.

Es scheinen – nicht zuletzt wegen offensichtlicher Bedenken der Tschechischen Republik gegen eine Maut-Lösung – auch auf deutscher Seite Zweifel an der Realisierbarkeit bei allen Beteiligten zu bestehen.