

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Harald Ebner, Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Finanzierung des Ausbaus der Bundesautobahn 6 vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim

Die Bundesautobahn 6 (A 6) ist eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen in Süddeutschland. Sie führt von der französisch-deutschen bis zur deutsch-tschechischen Staatsgrenze und durchquert dabei das Saarland, Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg und Bayern.

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, stellte im Mai 2015 eine Liste mit zehn Bundesfernstraßenprojekten vor, die mittels einer sogenannten Neuen Generation von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) finanziert werden sollen. In Baden-Württemberg betrifft dies den geplanten Ausbau der A 6 im Abschnitt Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim. Im Rahmen dieser Finanzierungsform soll es erstmals institutionellen Anlegern, wie Pensionsfonds und Versicherern, ermöglicht werden, den Ausbau von Bundesfernstraßen zu finanzieren. Befürchtungen über bestehende Kostennachteile im Vergleich zu einer möglichen konventionellen Finanzierung durch Zinsbelastungen und Renditeerwartungen der potenziellen Anleger sowie der Mangel an Transparenz beim Vergabeverfahren werden jedoch auch bei dieser „Neuen Generation“ von ÖPP nicht widerlegt. Der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt stellt sich hingegen mit diesem Finanzierungsmodell gegen die Feststellungen des Bundesrechnungshofes, welcher ÖPP-Projekte in der Vergangenheit für den Steuerzahler als deutlich teurer als herkömmliche Finanzierungen gerügt hatte. Der Präsident des Bundesrechnungshofes kritisiert dabei insbesondere die Berechnungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als „methodisch fehlerhaft“ und „regelmäßig zu positiv“ (die tageszeitung, taz, „Dobrindt ignoriert Kritik und Fakten“ vom 27. Mai 2015).

Es müssen daher auch die für den Ausbau der A 6 vermeintlichen wirtschaftlichen Vorteile durch die Realisierung mithilfe einer ÖPP-Finanzierung der „Neuen Generation“ hinterfragt werden. Die Bedeutung der Strecke im Rahmen des europäischen Verkehrsnetzes und der Ausbaubedarf sind unstrittig. Offen bleibt jedoch, warum der Ausbau der A 6 vor diesem Hintergrund und trotz des hohen Anteils an Schwerlastverkehr und den damit einhergehenden Einnahmen aus der Lkw-Maut aus Sicht des BMVI nicht konventionell finanziert werden kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der gegenwärtige Planungsstand beim Ausbau der A 6 für den Abschnitt vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim?
2. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Ausbau der A 6 zwischen dem Abschnitt vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim, und wann wurde die letzte Aktualisierung der Gesamtkostenberechnung vorgenommen?
3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Empfehlung der Fratzscher-Kommission (www.bmwi.de „Stärkung von Investitionen in Deutschland“), dass die Verkehrsinfrastruktur des Bundes, daher auch Bundesfernstraßen, nicht der öffentlichen Kontrolle durch eine Privatisierung entzogen werden sollen, im Hinblick auf den von der Bundesregierung angestrebten Ausbau der A 6 mittels einer Finanzierung über eine ÖPP?
4. Über welche konkreten Kenntnisse verfügt der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, die ihn in der Frage der Bewertung der Kostenvorteile im Bundesfernstraßenbau mithilfe von ÖPP zu einem anderen Ergebnis kommen lassen, als den Bundesrechnungshof in seiner Bewertung (taz, die tageszeitung, „Dobrindt ignoriert Kritik und Fakten“ vom 27. Mai 2015)?
5. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Aussagen des Bundesrechnungshofes (www.spiegel.de vom 12. Juni 2014 „ÖPP-Projekte in Deutschland: Privat gebaute Autobahnen sind teurer“), dass Projekte, die mithilfe von ÖPP finanziert wurden, in den meisten Fällen für den Steuerzahler teurer sind, als konventionell finanzierte Straßenbauprojekte, und wie bewertet die Bundesregierung dieses Kostenrisiko für den geplanten Ausbau der A 6?
6. Worin unterscheidet sich die Konzeption der sogenannten ÖPP-Projekte der „Neuen Generation“ von den bisherigen ÖPP-Projekten, jenseits der Öffnung für institutionelle Anleger wie Rentenfonds und Versicherer, und sieht das BMVI es als seine Aufgabe an, attraktive Anlagemöglichkeiten für Rentenfonds und Versicherer zu entwickeln?
7. Inwiefern wurden die Kosten für den geplanten Ausbau der A 6 als ÖPP-Projekt der „Neuen Generation“ mit denen einer konventionellen Finanzierung verglichen?
8. 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?
9. Wie hat sich die Verkehrsbelastung auf der A 6 zwischen dem Abschnitt vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim in den letzten fünf Jahren entwickelt, und inwieweit entspricht die Entwicklung den prognostizierten Zahlen als Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (bitte tabellarisch aufführen)?
10. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Verkehrsprognose für die A 6 im Abschnitt vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim für den Bundesverkehrswegeplan 2015?
11. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in den vergangenen zwei Jahren ergriffen, um die Verkehrssicherheit auf der A 6 zu erhöhen bzw. die bestehenden Engpässe zu beseitigen?

12. Wie viele zusätzliche Lkw-Rastplätze plant die Bundesregierung entlang der A 6 in den kommenden zwei Jahren?
13. Trifft es zu, dass sich der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bereits für einen Ausbau der A 6 zwischen dem Weinsberger Kreuz und dem Feuchtwangener Kreuz im Rahmen einer ÖPP entschieden hat, oder wie sind seine Aussagen in der Broschüre des BMVI „Öffentlich-Private-Partnerschaften im Bundesfernstraßenbau – die ‚Neue Generation‘“, und die darin enthaltene Projektliste zu bewerten?
14. Bis wann rechnet das BMVI mit dem Ergebnis der angekündigten Wirtschaftlichkeitsprüfung (DIE WELT, „Dobrindts Win-win-Plan für das Straßennetz“ vom 26. Mai 2015) für den geplanten Ausbau der A 6 im Abschnitt vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim, was sind gegebenenfalls die Ergebnisse, und wann werden diese veröffentlicht?
15. Welchen neuen Kenntnisstand (seit November 2014; siehe Schriftliche Frage 69 auf Bundestagsdrucksache 18/3215), hat die Bundesregierung über die Planungen, den Ausbau der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim mithilfe einer neu zu gründenden Bürgergenossenschaft zu finanzieren, erlangt?
16. In welcher Höhe wurden jährlich seit dem 1. Januar 2005 bis heute Investitionen in Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg vorgenommen (bitte tabellarisch nach Jahren ausweisen)?
17. In welcher Höhe sind seit dem 1. Januar 2005 Erhaltungsmittel des Bundes für Bundesfernstraßenprojekte nach Baden-Württemberg geflossen (bitte tabellarisch nach Jahren ausweisen)?

Berlin, den 17. Juni 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

