

## **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 18/5308 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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 Bundesautobahn (BAB) 6 für den Abschnitt vom Autobahnkreuz (AK) Weinsberg bis zum AK Feuchtwangen/Crailsheim stellt sich wie folgt dar:

- Im Bereich vom AK Weinsberg bis zur Anschlussstelle (AS) Kupferzell sind die Voruntersuchungen abgeschlossen. Derzeit werden hier die so genannten RE-Vorentwürfe für die einzelnen Abschnitte erstellt.
- Im Bereich von der AS Kupferzell bis zum AK Feuchtwangen/Crailsheim werden die Voruntersuchungen voraussichtlich bis zum Frühjahr 2016 abgeschlossen sein.

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?

Die Gesamtkosten für den Ausbau der A 6 für den Abschnitt vom AK Weinsberg bis zum AK Feuchtwangen/Crailsheim betragen aktuell rund 830 Mio. Euro und beinhalten die Erneuerung sämtlicher Brücken in diesem Streckenzug, ausgenommen der Kochertalbrücke. Die letzte Aktualisierung der Gesamtkosten wurde im Juli 2013 vorgenommen.

3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Empfehlung der Fratzscher-Kommission ([www.bmwi.de](http://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?

Die Projekte von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) auf Bundesfernstraßen stellen keine materielle Privatisierung dar. Das Eigentum an der jeweiligen Konzessions- oder Vertragsstrecke verbleibt bei der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung und der Bund bleiben Straßenbaulastträger.

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](http://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 finan-

zierte Straßenbauprojekte, und wie bewertet die Bundesregierung dieses Kostenrisiko für den geplanten Ausbau der A 6?

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

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat zu der vom Bundesrechnungshof (BRH) mit seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) vom 4. Juni 2014 an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages geäußerten Kritik an ÖPP im Bundesfernstraßenbau mit Schreiben vom 18. September 2014 gegenüber dem Rechnungsprüfungsausschuss (RPA) ausführlich Stellung genommen. Das BMVI teilt die kritische Sicht des BRH zu ÖPP nicht. Der RPA hat die Berichte von BRH und BMVI zur Kenntnis genommen und mit Beschluss vom 5. Dezember 2014 das BMVI bis zum 31. Dezember 2015 um einen weiteren Bericht gebeten. In diesem Bericht soll das BMVI unter Beteiligung des BRH die Gemeinsamkeiten und die Unterschiede der Bewertung, aber auch Empfehlungen für eine Weiterentwicklung der ÖPP-Modelle als Beschaffungsvariante herausarbeiten.

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?

Neben der Einbindung institutioneller Investoren und der Optimierung des Vergütungsmechanismus im Verfügbarkeitsmodell wird mit der „Neuen Generation“ der Anwendungsbereich der ÖPP-Projekte erweitert. Erstmals sind auch Erhaltungs- und Lückenschlussprojekte sowie Bundesstraßen enthalten.

Eines der wesentlichen Ziele der „Neuen Generation“ ist die Vermeidung volkswirtschaftlichen Schadens durch Stau. Durch eine frühere Baufertigstellung und geringere baustellenbedingte Verkehrseinschränkungen kann ÖPP dazu maßgebliche Beiträge leisten, da über die verfügbarkeitsabhängige Vergütung hierfür wirksame Anreize geschaffen werden.

Die Öffnung der ÖPP-Projekte für institutionelle Investoren, z. B. über Projektanleihen, intensiviert den Finanzierungswettbewerb gegenüber einer reinen Bankenfinanzierung und verbessert so die Wirtschaftlichkeit der ÖPP-Lösung aus Sicht des Bundes auch im Vergleich mit der konventionellen Umsetzung.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim steht zunächst unter dem Vorbehalt der Bewertung im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP) und des künftigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (siehe auch Antwort zu Frage 10) sowie der Schaffung des Baurechts durch die Straßenbauverwaltungen der Länder. Die

ÖPP-Umsetzung steht ferner unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit, d. h. sie muss mindestens so wirtschaftlich sein wie die konventionelle Umsetzung. Dies ist vom BMVI projektspezifisch in einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) nachzuweisen. Diese WU liegt noch nicht vor.

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)?

Die Entwicklung der Verkehrsbelastung in den letzten fünf Jahren wurde anhand der Dauerzählstelle Schwabbach (Nähe AK Weinsberg) ermittelt:

DTV 2010 (Zählstelle Schwabbach)	59 563 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 27,9 Prozent
DTV 2011 (Zählstelle Schwabbach)	62 853 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 28,1 Prozent
DTV 2012 (Zählstelle Schwabbach)	62 151 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 27,8 Prozent
DTV 2013 (Zählstelle Schwabbach)	61 438 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 27,9 Prozent
DTV 2014 (Zählstelle Schwabbach)	62 653 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 27,9 Prozent

Dies bedeutet eine Zunahme der Verkehrsbelastung von 5,2 Prozent in den Jahren 2010 bis 2014.

Die Verkehrsbelastung (in Abhängigkeit von dem jeweiligen Streckenabschnitt) stellt sich für den gesamten Bereich vom AK Weinsberg bis zum AK Feuchtwangen/Crailsheim wie folgt dar:

DTV 2010 (Verkehrszählung):	48 000 bis 60 000 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 28 Prozent
DTV 2030 (Bedarfsplanprognose):	61 000 bis 73 000 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 35 Prozent.

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?

Die Verkehrsentwicklung und die zu erwartende Zunahme der Verkehrsbelastung unterstreichen die verkehrliche Bedeutung eines durchgängigen sechsstreifigen Ausbaus der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und der Landesgrenze nach Bayern. Mit der Ausweisung der einzelnen Abschnitte dieses Streckenzuges im derzeit noch geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Stufe „Vordringlicher Bedarf“ bzw. „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ hat der Bund die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, diese Vorhaben bis zur Baureife zu planen und trägt damit der Bedeutung dieser Verkehrsverbindung Rechnung.

Die Plausibilitätsprüfung für die für den neuen BVWP 2015 vorgeschlagenen Projekte ist mittlerweile abgeschlossen. Nun werden alle Projekte gesamtwirtschaftlich bewertet und hinsichtlich netzkonzeptioneller, raumordnerischer, städtebaulicher und naturschutzfachlicher Aspekte beurteilt. Auf Basis der Er-

gebnisse der Projektbewertung sind unter Berücksichtigung des verfügbaren Finanzvolumens die Dringlichkeitsreihungen der erwogenen Projekte zu erarbeiten und der Arbeitsentwurf des BVWP aufzustellen. Dieser wird mit den Vorhabenträgern diskutiert, der Referentenentwurf entwickelt und einem öffentlichen Konsultationsverfahren zugeführt.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Konsultationsverfahrens wird das Bundeskabinett den neuen BVWP beschließen. Er ist dann Grundlage für die Beratung des Deutschen Bundestags über die neuen Bedarfspläne für die Bundesdrehbahnwege, die Bundesfernstraßen und die Bundeswasserstraßen. Mit der Verabschiedung der Ausbauänderungsgesetze trifft der Bundestag die abschließende Entscheidung zur Aufnahme und zur Dringlichkeitseinstufung eines Vorhabens in die Bedarfspläne.

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?

Die zuständige Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg hat im Februar 2015 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die zeitliche Befristung der Überholverbote auf den bestehenden Lkw-Überholverbotsstrecken für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t von 6 bis 21 Uhr (vorher: 6 bis 19 Uhr) angeordnet. Ziel ist es u. a. durch die Ausdehnung des Zeitraums für die zeitlich befristeten Lkw-Überholverbote Störungen des Verkehrsflusses auf den stark belasteten Richtungsfahrbahnen zu vermeiden, den Verkehr insgesamt zu verstetigen, die Leistungsfähigkeit der Richtungsfahrbahnen zu erhöhen und die Anzahl der Unfälle insbesondere mit Lkw-Beteiligung zu verringern.

12. Wie viele zusätzliche Lkw-Rastplätze plant die Bundesregierung entlang der A 6 in den kommenden zwei Jahren?

Entlang der A 6 sind im Abschnitt AK Weinsberg bis AK Feuchtwangen–Crailsheim insgesamt 294 zusätzliche Lkw-Parkstände geplant. Davon werden 60 Lkw-Parkstände im Jahr 2015 fertiggestellt.

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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

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?

Auf Basis der Vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (VWU) wird über die Einleitung eines Vergabeverfahrens für das Projekt entschieden. Da die VWU wettbewerbsrelevante Informationen über die interne Kalkulation der öffentlichen Hand beinhaltet, deren Bekanntwerden das Vergabeverfahren be-

einträchtigen könnten, ist eine Veröffentlichung nicht beabsichtigt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

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?

Gegenüber der zitierten Frage besteht kein veränderter Kenntnisstand.

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)?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Auflistung der Ist-Ausgaben für Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg für die Jahre 2005 bis 2014 erfolgt in Mio. Euro. Dabei ist zu beachten, dass die Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen ein Bestandteil der Investitionen sind.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Gesamtinvestitionen	523,5	563,6	574,0	610,9	741,5	628,3	667,8	690,5	675,2	682,7
davon Erhaltung	238,5	230,0	165,1	159,8	304,5	189,7	204,7	247,6	313,5	322,9

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

