

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau – A-Modell

Das Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau ist eine Form der Öffentlichen Privaten Partnerschaften (ÖPP). Beim A-Modell werden der Ausbau, die bauliche Erhaltung, der laufende Betrieb und die Finanzierung eines Autobahnteilstücks für eine bestimmte Konzessionslaufzeit einem privaten Betreiber übertragen. Als Gegenleistung erhält der private Betreiber die auf dem Abschnitt erwirtschaftete Lkw-Maut und – soweit erforderlich – eine im Wettbewerb anzubietende Anschubfinanzierung aus dem Bundeshaushalt. Als erstes von bundesweit fünf Pilotprojekten wird der sechsstreifige Ausbau der A 8 zwischen München und Augsburg mit einer Konzessionslaufzeit von 30 Jahren realisiert. Die Ausbaustrecke ist 37 Kilometer lang, die gesamte Konzessionsstrecke 52 Kilometer. Der Ausbau muss gemäß Vertrag bis Ende 2010 fertig gestellt sein. Die Konzession läuft bis zum 30. April 2037.

Gerade für die Akzeptanz derartiger Projekte von ÖPP ist eine möglichst weitgehende Transparenz Voraussetzung und Ziel auch der gesetzlichen Regelungen (siehe auch Begründung des Gesetzentwurfes der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Bundestagsdrucksache 15/5668, S. 10). Dabei obliegt es der haushaltsgesetzgeberischen Verantwortung des Deutschen Bundestages darüber zu wachen, dass staatliche Mittel des Bundes auch bei Vorhaben, die über ÖPP abgewickelt werden, effizient und wirtschaftlich eingesetzt werden. Dies setzt voraus, dass die Bundesregierung ihre Pflicht (vgl. BVerfGE, 13, S. 123, 125; 57, S. 1, 5; 67, S. 100, 129), auf Fragen von Abgeordneten und Fraktionen zu antworten, gerade in diesem Bereich ernst nimmt. Vor dem Hintergrund der Antwort der Bundesregierung auf die Frage 42 des Abgeordneten Hofreiter auf Bundestagsdrucksache 16/5373 wird daher darauf hingewiesen, dass es in Hinblick auf die verfassungsrechtlichen Anforderungen gerade in diesem Bereich nicht ausreichen kann, allgemein und ohne nähere Erläuterungen zu behaupten, Angaben seien „vor dem Hintergrund eines laufenden Vergabenaachprüfungsverfahrens vertraulich“.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wieso ist die Konzessionsstrecke 15 Kilometer oder 40 Prozent länger als die Ausbaustrecke?
2. Welchen Ausbau- und Erhaltungszustand weist der 15 Kilometer lange Abschnitt der Konzessionsstrecke, der nicht ausgebaut wird, auf?
3. Zu welchen Kosten wurde dieser 15 Kilometer lange Abschnitt ausgebaut?

4. Welche Risiken hat der private Betreiber übernommen?
5. Welche Risiken hat der Bund übernommen?
6. Wer trägt insbesondere das Verkehrsmengenrisiko in Bezug auf die bemauerten Lkw?
7. Welche Folgen hat eine Fertigstellung des Ausbaus nach dem geplanten Fertigstellungstermin 2010 für den privaten Betreiber?
8. Wer erhält die Mehreinnahmen, wenn es zu einer Erhöhung der Lkw-Maut kommt?
9. Gilt dies auch, wenn es zu einem Einbezug der externen Kosten des Lkw-Verkehrs in die Lkw-Maut kommt?
10. Inwieweit würde der private Betreiber die Einnahmen aus einer Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge unter 12 Tonnen erhalten, ungeachtet der Tatsache, dass dies derzeit nicht geplant ist?
11. Inwieweit würde der private Betreiber die Einnahmen aus einer in der Konzessionslaufzeit eingeführten streckenbezogenen Pkw-Maut erhalten, oder kann die Bundesregierung unabhängig von ihrer bekannten heutigen Position zur Pkw-Maut, eine solche Einführung bis zum Jahr 2037 verbindlich ausschließen?
12. Sind für die Einführung einer Pkw-Maut in der Konzessionslaufzeit Regelungen in den Vertrag zwischen privatem Betreiber und Haushaltsgeber aufgenommen worden, und wenn ja, welche?
13. Welchen baulichen Zustand hat das Projekt zum Zeitpunkt des Endes des Konzessionsvertrags aufzuweisen, und durch wen wird dieser Zustand festgestellt?
14. In welcher Höhe wurde eine Anschubfinanzierung für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen München und Augsburg gewährt?
15. In welchem Umfang werden erwartete Mauteinnahmen an den privaten Betreiber abgetreten?
16. Welche Mauteinnahmen wurden auf dem 52 Kilometer langen Konzessionsabschnitt im Jahr 2005 und im Jahr 2006 erzielt?
17. Was kostet der Ausbau den Bund?
18. Wie hoch wären die Kosten für den Ausbau bei konventioneller Beschaffung und Haushaltsfinanzierung durch den Bund?
19. Wie hoch wären die Kosten für den Betrieb bei Haushaltsfinanzierung durch den Bund im Zeitraum des Konzessionsvertrags?
20. Was kostet im Durchschnitt der Unterhalt vergleichbarer sechsstreifiger Autobahnen pro Kilometer?
21. Welches Konzessionsvolumen in Euro hat das Projekt?
22. Um wie viel wirtschaftlicher ist das gewählte A-Modell gegenüber dem herkömmlichen Verfahren relativ und absolut?
23. Unter Zugrundelegung welcher Mauteinnahmen wurde dieses Wirtschaftlichkeitsvorteil des A-Modells errechnet?
24. Enthält der Vertrag einseitige Sonderkündigungsregeln durch den Bund oder den Privaten und wenn ja, in welchen Fällen greifen diese?
25. Ist zwischen privatem Betreiber und öffentlicher Hand eine „klare und transparente Verteilung der Risiken“ erfolgt, wie sie der Parlamentarische Staatssekretär Achim Großmann jüngst auf dem 10. Deutschen Verwaltungskongress gefordert hat?

26. Inwieweit wird die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Kosten des Projekts transparent darstellen, so dass der Bundestag sachgerecht über die Bereitstellung von Haushaltsmitteln entscheiden kann?
27. Welche Konsequenzen aus den F-Modellen Warnowquerung und Travequerung hat die Bundesregierung für die A-Modelle gezogen?
28. Sieht der Konzessionsvertrag Optionen für die Verlängerung des Konzessionszeitraums vor, und wenn ja, welche?

Berlin, den 25. Juni 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

