

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ralph Lenkert, Herbert Behrens, Caren Lay, Eva Bulling-Schröter, Sigrid Hupach, Kerstin Kassner, Birgit Menz, Martina Renner, Kersten Steinke, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost und der Fraktion DIE LINKE.

Ausbau der A 4 in Thüringen als Öffentlich-Private Partnerschaft

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) plant, die Verantwortung für verschiedene Verkehrsprojekte aus der öffentlichen Hand wegzugeben. Unter anderem wurden Projekte, die den Freistaat Thüringen betreffen, in die Vorauswahl einbezogen. Es wurde die neue Idee entwickelt, den Betriebsdienst und die Instandhaltung der A 4 von Gotha bis zur Landesgrenze Sachsen im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) zu realisieren. Dies ist zunächst einmal ein Projektvorschlag des Bundes, der bislang noch nicht auf seine Eignung getestet wurde. Der noch ausstehende sechsstreifige Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes soll ebenfalls in das Projekt integriert werden.

Für Thüringen ist zu beachten, dass es je nach Gestaltung und Größe eines ÖPP-Projektes zu Veränderungen für die Beschäftigten beispielsweise in der Autobahnmeisterei Hermsdorf kommen kann. Hier stellt sich die Frage, ob „Kostenvorteile“ durch Lohndumping erzielt werden. Es ist unklar, ob der Bund in künftigen Verhandlungen auf Arbeitsplatzgarantien und faire Löhne sowie Arbeitsbedingungen für die bisherigen Mitarbeiter hinwirken wird. Auch sinken die Einflussmöglichkeiten der Straßenbauverwaltung, durch kleine Losgrößen bei der Vergabe die Möglichkeiten zur Teilnahme regional ansässiger Firmen am Wettbewerb zu fördern.

Weiterhin gibt es Überlegungen, die B 247 von der A 38 bis nach Bad Langensalza im Rahmen einer ÖPP-Maßnahme auszubauen. Dieser Projektvorschlag des Bundes wurde noch nicht auf eine Eignung getestet (Nachricht des MDR vom 27. Mai 2015). Der Bundesrechnungshof hat bei seiner Analyse verschiedener ÖPP-Autobahnprojekte festgestellt, dass diese im Vergleich zu einer Projektumsetzung durch den Bund selbst in den meisten Fällen zu höheren Kosten führten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen Baukosten hatte die Bundesregierung für den Neubau des zirka 25 Kilometer langen, sechsstreifigen Autobahnabschnittes der A 4 zwischen Kilometer 256 und Kilometer 280,5 inklusive der Anschlussstellen und der PWC-Anlage (PWC: Parkplatz mit WC) „Hainich“ bei einer Ausführung unter Leitung der Firma DEGES und bei einer Finanzierung über den Bundeshaushalt kalkuliert?

2. Wie hoch lagen die Baukosten für diesen Abschnitt der A 4 durch den privaten ÖPP-Partner?
3. Mit welchen jährlichen Betriebskosten für diesen Neubauabschnitt der A 4 und den Rest der insgesamt zur privaten Betreuung übergebenen Strecke (44,7 Kilometer von der Anschlussstelle Gotha bis zur Landesgrenze Hessen/Thüringen) kalkulierte die Bundesregierung über einen Zeitraum von 30 Jahren?
4. Mit welchen Einsparungen beim Bau des Autobahnabschnitts in Form eines ÖPP-Projekts gegenüber einer öffentlichen Trägerschaft rechnete die Bundesregierung, und wie begründet sie ihre Annahmen?
5. Um welchen Wert (in Prozent) unterschritt das beim Vergabeverfahren erfolgreiche Gebot von Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG den Public Sector Comparator (PSC)?
6. Wie viele Bewerber gab es bei der Ausschreibung?
7. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Aufwendungen für die Beratungsleistungen der Rechtsanwälte Freshfields Bruckhaus Deringer (Berater – Recht) und der Deutschen Bank AG (Berater – Finanzierung) im Zusammenhang mit diesem Projekt bisher, und auf welche Höhe belaufen sich die Kosten für externe Berater bisher insgesamt?
8. Mit welchen Einsparungen bei Wartung und Betrieb der Neubaustrecke in Form einer ÖPP gegenüber einer öffentlichen Trägerschaft rechnete die Bundesregierung vor der Ausschreibung?
9. Gab es nach Vertragsabschluss zusätzliche Änderungen und Ergänzungen der Verträge mit dem privaten Errichter und Betreiber des Autobahnabschnittes, der Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG?
 - a) Wenn ja, welche?
 - b) Auf wessen Initiative hin wurden diese Änderungen vorgenommen?
 - c) Weshalb sind die Änderungen vorgenommen worden?
10. Gab es Nachverhandlungen hinsichtlich der Betreibervergütung mit der Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG (bitte begründen)?
11. Welche Gründe gab es für die Vergabe des Beratervertrages „Beratungsleistungen bei komplexen Fragestellungen im Zuge der Vertragsdurchführung der ÖPP Projekte“ (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:11927-2014:TEXT:DE:HTML&src=0>)?
12. Zu welchen Baukosten wurde der Neubauabschnitt realisiert?
13. Gibt es eine Bewertung des privaten Betreibermodells an der A 4 (Gotha–Landesgrenze Thüringen) durch den Bundesrechnungshof, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
14. Muss die Bundesregierung als Eigentümerin des konzessionierten Abschnitts der A 4 zustimmen, wenn ein Gesellschafter seine Anteile an der Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG veräußern will (z. B. beim Verkauf der Anteile der Firma HOCHTIEF an den Infrastrukturinvestor Meridiam; bitte begründen)?
15. Hat das Bundeskartellamt dem Verkauf der Anteile an die Firma Meridiam nach Kenntnis der Bundesregierung zugestimmt?
16. Mit welchen Mauteinnahmen für den Abschnitt der A 4 zwischen Gotha und der Landesgrenze Thüringen/Hessen für die Jahre 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 wurde im Jahr 2007 gerechnet?

17. Welche Mauteinnahmen wurden in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 im Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Gotha und der Landesgrenze Thüringen (A 4) realisiert?
18. Mit welchen Mauteinnahmen für den Abschnitt der A 4 zwischen dem Kreuz Erfurt und der Anschlussstelle Gotha für die Jahre 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 wurde im Jahr 2007 gerechnet?
19. Welche Mauteinnahmen wurden in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 im Autobahnabschnitt zwischen dem Erfurter Kreuz und der Anschlussstelle Gotha (A 4) realisiert?
20. Wurden für die Refinanzierung der Neubaustrecke (A 4 Kilometer 256 bis Kilometer 280,5) und den Betrieb bzw. die Wartung des gesamten Autobahnabschnitts von der Anschlussstelle Gotha bis zur Landesgrenze Thüringen/Hessen dem Betreiber des Autobahnabschnittes, der Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG, die kompletten Mauteinnahmen des entsprechenden Autobahnabschnittes überschrieben?
21. Gibt es eine vereinbarte Garantiezahlung an den Betreiber, falls die Mauteinnahmen einen Grenzwert unterschreiten?
Wenn ja, bei welcher Summe liegt diese?
22. Gibt es einen maximalen Wert, bei dessen Überschreitung weitere Mauteinnahmen an den Bundeshaushalt abgeführt werden müssen?
Wenn ja, bei welcher Summe liegt dieser?
23. Ist eine garantierte Rendite für die privaten Betreiber Bestandteil des Konzessionsvertrages?
24. Werden die durch die Ausweitung der Mautpflicht auf Lkw ab 7,5 Tonnen entstehenden Mautmehreinnahmen vom Bund an den privaten Betreiber weitergeleitet (bitte begründen)?
25. Wie hoch ist der Anteil der Lkw zwischen 7,5 und 12 Tonnen am Verkehrsaufkommen der Konzessionsstrecke, und wie hoch ist der Anteil der Lkw über 12 Tonnen (bitte in absoluten Zahlen für die Jahre 2010 bis 2014 sowie ihren relativen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen angeben)?
26. Wird der Betreiber auch einen, dem Autobahnabschnitt entsprechenden Anteil an einer eventuell wirksam werdenden Pkw-Maut erhalten (bitte begründen)?
27. Wie und in welcher Höhe erfolgt die Refinanzierung der Kosten des privaten Betreibers?
28. Welche jährlichen Betriebs- und Wartungskosten für den Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Gotha und der Landesgrenze Thüringen/Sachsen (A 4) sind jährlich seit Konzessionsbeginn für den Bundeshaushalt angefallen?
29. Welche Mauteinnahmen erzielte der Bund im Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Gotha und der Landesgrenze Thüringen/Sachsen (A 4) in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014?
30. Mit welchen Kosten ist der sechsstreifige Ausbau der A 4 im Bereich des Hermsdorfer Kreuzes (A 4 und A 9) kalkuliert?
31. Mit welchen Einsparungen bei den Baukosten rechnet der Bund bei einer Auftragserfüllung im Rahmen eines ÖPP?

32. Wird der Bund im Rahmen einer möglichen Ausschreibung Vorgaben zur Übernahme von Mitarbeitern der Autobahnmeisterei Hermsdorf durch den dann privaten Betreiber machen?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

33. Was sind die Gründe, die aus Sicht des Bundes für ein ÖPP-Projekt an der B 247 zwischen der A 38 und Bad Langensalza sprechen?
34. Wann wäre der Realisierungszeitraum einer ÖPP-Maßnahme an der B 247?
35. Wie würde die Refinanzierung einer ÖPP-Maßnahme an der B 247 erfolgen?

Berlin, den 19. August 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion