

## **Antrag**

**der Abg. Dr. Friedrich Bullinger u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Innenministeriums**

### **Privatfinanzierte Maßnahmen im Bundesfernstraßenbau**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. über den Stand der Planung von Vorhaben im Zuge der Realisierung von A- und F-Modellen im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg;
2. ergänzend hierzu:
  - a) über die Möglichkeit, das A- oder F-Modell auch im Zuge des Ausbaus der A 8 zwischen Pforzheim-Nord und Pforzheim-Ost mit einer Tunnel-lösung zur Anwendung zu bringen,
  - b) wie sie die Bereitschaft der Kommunen und der IHK in der Region Heilbronn-Franken zur Vorfinanzierung der Vorplanung geplanter Ausbaumaßnahmen der A 6 auf den Streckenabschnitten Bretzfeld-Öhringen; Kupferzell-Ilshofen/Wolpertshausen und Kirchberg-Crailsheim beurteilt und welche Unterstützung sie dieser begrüßenswerten Initiative zukommen lässt,
  - c) ob sie auch für den 3-spurigen Ausbau des Streckenabschnitts der A 6 von Kupferzell bis zur Landesgrenze Bayern die Möglichkeit der Anwendung des A- oder F-Modells zur Finanzierung, so wie dies erfolgreich zwischen Ulm und München praktiziert werden soll, für möglich hält, und wenn ja, was veranlasst werden muss, um dies zügig umzusetzen;

3. über eingetretene Hemmnisse bei den Projekten in Punkt 1, die zu großen Verzögerungen geführt haben und hierzu, welches der Stand der Bemühungen des Landes ist, diese Hürden abzubauen;
4. ob es Zusagen des Bundes zu einer Anschubfinanzierung bei diesen Einzelprojekten, bei denen ein privates Betreibermodell konzipiert worden ist, gibt, ggf. welche;
5. über zu erwartende Zeitersparnisse bei einer Umsetzung der in Punkt 1 genannten Modelle in Baden-Württemberg;
6. welche Kontakte des Landes mit dem Freistaat Bayern es gibt zum Zwecke einer Kooperation dort, wo eine Bundesautobahn – wie etwa die A 6 und A 8 – länderübergreifend eine netzbildende Funktion im Straßenfernverkehr hat.

03. 07. 2007

Dr. Bullinger, Berroth, Chef, Kluck,  
Dr. Rülke, Theurer FDP/DVP

#### Begründung

Es ist bekannt, dass auch der vom Bund im Oktober 2006 vorgelegte Investitionsrahmen (Fünfjahresplan) für den Ausbau der Bundesfernstraßen 2006 bis 2010 erheblich unterfinanziert ist.

Und dies, obgleich besonders auf den Transitstrecken der A 8 und A 6 der Verkehr – bei hohem Lkw-Anteil – kontinuierlich und mit steigenden Zuwachsraten zunimmt – einhergehend mit schweren Unfällen.

Wegen der hohen Dringlichkeit gilt es daher, die bei der Umsetzung der F- und A-Modelle im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg eingetretenen Verzögerungen zu beenden und zügig die Planung voranzubringen, damit eine frühzeitige Realisierung erfolgen kann.

Zusätzlich ist zu prüfen, ob sich nicht weitere Streckenabschnitte – etwa der auf der A 8 zwischen Pforzheim-Nord und Pforzheim-Ost oder der Streckenabschnitt zwischen Kupferzell – Landesgrenze Bayern der A 6 – eignen über die Modelle F oder A zu finanzieren, um die Maßnahme zeitlich früher durchführen zu können.

Schließlich sind vom Land jede Aktivität und Initiative seitens der Wirtschaft und der Kommunen – wie etwa in der Region Heilbronn-Franken wirksam zu unterstützen.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 24. Juli 2007 Nr. 6–1210/15 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. *über den Stand der Planung von Vorhaben im Zuge der Realisierung von A- und F-Modellen im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg;*

*3. über eingetretene Hemmnisse bei den Projekten in Punkt 1, die zu großen Verzögerungen geführt haben und hierzu, welches der Stand der Bemühungen des Landes ist, diese Hürden abzubauen;*

Zu 1. und 3.:

Mit den A-Modellen werden im Bundesfernstraßenbau neue Wege beschritten; vergleichbare Modelle im Bereich der Autobahninfrastruktur gibt es in Deutschland bislang nicht. Die zeitliche Disposition der bundesweit vier Pilotprojekte wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gesteuert. Grundsatz hierbei ist für den Bund die zeitliche Entflechtung der einzelnen Projekte.

Der Bund hat bei den A-Modellen folgende Rangfolge festgelegt:

- A 8 München–Augsburg in Bayern,
- A 4 Teilabschnitt in Thüringen,
- A 5 Malsch–Offenburg in Baden-Württemberg,
- A 1 Bremer Kreuz–Buchholz in Niedersachsen.

Durch diese Vorgaben führen zeitliche Verzögerungen in einem Pilotprojekt zwangsläufig auch zu Verschiebungen bei den nachfolgenden Projekten.

Für die Vergabe der A-Modell-Projekte ist die sonst übliche Öffentliche Ausschreibung aufgrund der sehr spezifischen, interdisziplinären Rahmenbedingungen und der Komplexität einer Baukonzession nicht zweckmäßig und praktisch nicht durchführbar. Es wird deshalb auf das Strukturierte Verhandlungsverfahren (formalisierte freie Vergabe) zurückgegriffen. Für dieses im Bundesfernstraßenbau neue und äußerst komplexe Vergabeverfahren gibt es bislang keine gefestigte Rechtsprechung. Zudem ist es in terminlicher Hinsicht sehr stark durch die Bieter fremdbestimmt. So können Bieter auf mehreren Verfahrensstufen durch Rügen und Nachprüfverfahren den Fortgang des Vergabeverfahrens verzögern. Besonders problematisch ist das Fehlen von Fristen in diesem Vergabeverfahren.

Diese Umstände haben seit dem Projektstart des A-Modells A 5 Malsch–Offenburg in Baden-Württemberg am 14. Dezember 2005 zu zeitlichen Verzögerungen geführt. Die Vergabe der Konzession wird bei gutem Verlauf für das dritte Quartal 2008 und der Konzessionsbeginn für Anfang 2009 angestrebt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung strebt im Einvernehmen mit der Landesregierung an, den Bau des Albaufstiegs im Zuge der A 8 als F-Modell zu realisieren. Eine im Februar 2001 für den Albaufstieg erstellte Machbarkeitsstudie kam zu dem Ergebnis, dass das Projekt grundsätzlich für ein F-Modell geeignet wäre.

Insbesondere mit Blick auf die gestiegenen Kosten (Baukosten, Erhaltungskosten und Betriebskosten) und vor dem Hintergrund einer aktualisierten Verkehrsprognose war die Überarbeitung der Machbarkeitsstudie erforderlich. Ein Entwurf der neuen Studie liegt vor. Derzeit prüfen und bewerten Bund und Land diese Studie. Vom Ergebnis der Machbarkeitsstudie wird es u. a. auch abhängen, wann der Planfeststellungsbeschluss, der für den Streckenabschnitt weitgehend vorbereitet ist, erlassen wird.

*2. ergänzend hierzu:*

- a) über die Möglichkeit, das A- oder F-Modell auch im Zuge des Ausbaus der A 8 zwischen Pforzheim-Nord und Pforzheim-Ost mit einer Tunnellösung zur Anwendung zu bringen,*

*b) wie sie die Bereitschaft der Kommunen und der IHK in der Region Heilbronn-Franken zur Vorfinanzierung der Vorplanung geplanter Ausbaumaßnahmen der A 6 auf den Streckenabschnitten Bretzfeld–Öhringen; Kupferzell–Ilshofen/Wolpertshausen und Kirchberg–Crailsheim beurteilt und welche Unterstützung sie dieser begrüßenswerten Initiative zukommen lässt,*

*c) ob sie auch für den 3-spurigen Ausbau des Streckenabschnitts der A 6 von Kupferzell bis zur Landesgrenze Bayern die Möglichkeit der Anwendung des A- oder F-Modells zur Finanzierung, so wie dies erfolgreich zwischen Ulm und München praktiziert werden soll, für möglich hält, und wenn ja, was veranlasst werden muss, um dies zügig umzusetzen;*

Zu 2. a):

Für den 6-streifigen Ausbau der A 8 zwischen Pforzheim-Nord und Pforzheim-Ost kommt ein F-Modell grundsätzlich nicht in Betracht, da die gesetzlichen Voraussetzungen nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) dafür nicht gegeben sind. Auch wäre eine Lösung, bei der alle Kraftfahrer eine Mautgebühr für diesen kurzen Streckenabschnitt bezahlen müssten, insofern problematisch, als der dann voraussichtlich auftretende Mautausweichverkehr die angrenzenden Strecken – insbesondere die durch Pforzheim führende B 10 – erheblich mit zusätzlichem Verkehr belasten würden.

Ob sich ein A-Modell in diesem – auch im Vergleich zu den o. g. Pilotprojekten – äußerst kurzen Streckenabschnitt wirtschaftlich realisieren ließe, erscheint sehr fraglich, da eine Tunnellösung teuer ist, die Einnahmehasis aus der allgemeinen Lkw-Maut aufgrund der geringen Streckenlänge jedoch relativ gering wäre. Im Übrigen möchte der Bund über weitere A-Modelle erst entscheiden, wenn Erfahrungen aus den laufenden Pilotprojekten vorliegen.

Zu 2. b):

Die Realisierungszeiträume der verschiedenen Teilabschnitte an der A 6 westlich von Weinsberg, insbesondere des nach dem Bedarfsplan im Weiteren Bedarf eingestuftem Abschnitts Kupferzell – Landesgrenze Bayern, sind aus heutiger Sicht nicht absehbar. Trotzdem hat das Land einer Vorfinanzierung der Planung an der A 6 in drei Abschnitten durch die Raumschaft zugestimmt und einen entsprechenden Vereinbarungsentwurf aufgestellt. Nach diesem Entwurf ist beabsichtigt, dass das Land die Kosten bei entsprechender Verwertbarkeit der Planungsleistungen dann später zurückbezahlt.

Zu 2. c):

Für den 6-streifigen Ausbau der A 6 von Kupferzell bis zur Landesgrenze nach Bayern kommt ein F-Modell grundsätzlich nicht in Frage, da die Voraussetzungen zur Anwendung des F-Modells nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) dafür nicht gegeben sind. Ob ein A-Modell sich wirtschaftlich tragen würde, wäre zu prüfen. Ein entsprechender Vorstoß beim Bund wäre angesichts der nachrangigen Einstufung der A 6 in dem genannten Abschnitt derzeit wenig erfolgversprechend. Im Übrigen möchte der Bund über weitere A-Modelle erst entscheiden, wenn Erfahrungen aus den laufenden Pilotprojekten vorliegen.

*4. ob es Zusagen des Bundes zu einer Anschubfinanzierung bei diesen Einzelprojekten, bei denen ein privates Betreibermodell konzipiert worden ist, gibt, ggf. welche;*

Zu 4.:

Sowohl beim A-Modell als auch F-Modell liegt den Überlegungen zur Machbarkeit eine Anschubfinanzierung zugrunde, deren tatsächliche Höhe im Vergabeverfahren im freien Wettbewerb ermittelt wird.

Die aktuellen Rahmenbedingungen für den Haushaltsvollzug sehen für solche Anschubfinanzierungen im Übrigen vor, dass diese aus den regelmäßigen Zuweisungen des Bundes an die Länder zur Finanzierung der Vorhaben des Bedarfsplans finanziert werden. Sofern an dieser Haltung festgehalten und die Länderquote nicht entsprechend erhöht würde, gingen die Haushaltsmittel für eine Anschubfinanzierung zu Lasten anderer Vorhaben des Bedarfsplans in Baden-Württemberg.

*5. über zu erwartende Zeitersparnisse bei einer Umsetzung der in Punkt 1 genannten Modelle in Baden-Württemberg;*

Zu 5.:

Angesichts der angespannten Lage im Bundeshaushalt unter dem Vorzeichen der vorgegebenen Haushaltskonsolidierung könnten beide Projekte mit einer konventionellen Haushaltsfinanzierung über Jahre hinaus grundsätzlich nicht realisiert werden. Mit den Betreibermodellen soll ein Aus- bzw. Neubau zeitnäher ermöglicht werden. Eine Zeitersparnis kann somit lediglich im Vergleich zum möglichen Zeitpunkt einer konventionellen Finanzierung der Vorhaben erwartet werden.

Da bei den Modellen allerdings die Machbarkeit jeweils im Einzelfall zu prüfen ist und in finanztechnischer sowie vergaberechtlicher Hinsicht Neuland betreten wird, sind vor einem Projektstart umfangreiche und zeitaufwändige Vorarbeiten erforderlich. Auch die Vergabe einer Baukonzession erfordert angesichts des komplexen mehrstufigen Verfahrens und der Einwirkungsrechte der Bieter im Vergleich zu konventionellen öffentlichen Ausschreibungen einen deutlich höheren Aufwand sowohl auf Seiten der Bieter als auch der Verwaltungen bei Bund und Land.

*6. welche Kontakte des Landes mit dem Freistaat Bayern es gibt zum Zwecke einer Kooperation dort, wo eine Bundesautobahn – wie etwa die A 6 und A 8 – länderübergreifend eine netzbildende Funktion im Straßenfernverkehr hat.*

Zu 6.:

Neben den regelmäßigen Koordinierungsbesprechungen zwischen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und dem Innenministerium Baden-Württemberg finden in gewissen Abständen auch gemeinsame Kabinettsitzungen der Bayerischen Staatsregierung und der Landesregierung Baden-Württemberg statt, bei denen auch länderübergreifende Straßenprojekte erörtert werden.

Rech

Innenminister