

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Christine Ostrowski und der Fraktion der PDS – Drucksache 14/205 –**

#### **Privatfinanzierter Straßenbau**

Nach der Verabschiedung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (FStrPrivFinG) im Jahre 1994 wurden zahlreiche Projekte zur privaten Vorfinanzierung von neuen Straßenbauten ins Auge gefaßt. Nachdem Bundesrechnungshof und Landesrechnungshöfe heftige Kritik an dieser Verschiebung von Schulden auf spätere Haushaltsjahre vorgebracht hatten, erklärte der damalige Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, daß die private Vorfinanzierung auf 12 Pilotprojekte beschränkt bleiben werde. Im Frühjahr 1998 verkündete Bundesminister Matthias Wissmann jedoch überraschend, weitere 15 Projekte dieser Art durchzuführen, bei denen sogar noch im laufenden Jahr mit den Bauarbeiten begonnen werden solle.

1. a) Hält die Bundesregierung an der Position fest, daß es keinen weiteren privatfinanzierten Straßenbau geben soll?
- b) Hält sie ggf. das Konzessions- oder das Betreibermodell für geeigneter?

Bei der Privatfinanzierung von Straßeninfrastruktur ist zwischen den Maßnahmen der privaten Vorfinanzierung und den Betreibermodellen gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) zu unterscheiden.

Die private Vorfinanzierung ermöglicht eine vorgezogene Realisierung wichtiger Straßenbau-Infrastrukturmaßnahmen. Private übernehmen dabei zusätzlich zu den Bauleistungen auch die Finanzierung. Ein Jahr nach der Fertigstellung erfolgt die Refinanzierung in 15 Jahresraten aus dem Bundeshaushalt. Der Schwerpunkt der Haushaltsfinanzierung dieser Projekte wird damit in einen Zeitraum verschoben, in dem die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße – weitgehend fertiggestellt sind und somit wieder ein größerer Finanzierungsspielraum besteht.

Der Deutsche Bundestag hat im Rahmen der Beschlußfassungen zu den Bundeshaushalten 1994 bis 1996 insgesamt 12 Pilotprojekten mit einem Bau-

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 28. Dezember 1998 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

volumen von rd. 4,2 Mrd. DM zugestimmt. Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages hat am 25. März 1998 den Vorschlag zur Ausweitung der privaten Vorfinanzierung im Rahmen freier Verpflichtungsermächtigungen um 15 weitere Straßenbauprojekte zur Kenntnis genommen. Eine darüber hinausgehende Ausweitung der privaten Vorfinanzierung ist wegen der Belastung künftiger Haushalte nicht vorgesehen.

Seit September 1994 sind mit dem FStrPrivFinG die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des Betreibermodells im Bundesfernstraßenbau gegeben. Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist das Betreibermodell derzeit beschränkt auf Brücken und Tunnel, Gebirgspässe und autobahnähnlich ausgebaute (zweibahnige) Bundesstraßen. Private übernehmen dabei Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung des jeweiligen Projektes und erhalten dafür im Gegenzug das Recht zur Erhebung von Mautgebühren. Zur Zeit werden 14 Betreibermodelle gemäß FStrPrivFinG umgesetzt bzw. bezüglich ihrer privatwirtschaftlichen Umsetzbarkeit untersucht. Eine Ausweitung der Betreibermodelle ist nur im Einvernehmen mit den Bundesländern möglich.

2. Hält die Bundesregierung an dem vom seinerzeitigen Bundesminister Matthias Wissmann angekündigten Bau der zusätzlichen 15 Konzessionsprojekte B 30, OU Baint–Ravensburg; B 2, OU Kaisheim; B 173, OU Selbitz; B 426, OU Oberramstadt; B 82, OU Schladen; B 83, OU Blankenau; B 51, OU Münster; B 10 bei Pirmasens; B 51 bei Besseringen; B 433, OU Kaltenkirchen; B 5, OU Wustermark; B 105, OU Bentwisch; B 6 bei Leipzig/Schkeuditz; B 188, OU Gardelegen; B 85/281, OU Saalfeld Nord fest?

Ja, da diese 15 zusätzlichen Projekte bereits vergeben worden sind oder die Vergabe kurzfristig ansteht.

3. Wenn nein, aus welchen Haushaltsmitteln soll alternativ der Bau dieser Straßen finanziert werden, oder ist die Bundesregierung gewillt, im Sinne einer Verkehrswende ganz vom Bau dieser Straßenprojekte abzusehen?

Antwort entfällt.

4. Will die Bundesregierung weitere in früheren Bundeshaushalten eingestellte Verpflichtungsermächtigungen für derartige Projekte einsetzen?

Nein.