

(A) **Vizepräsident Peter Hintze:**
Ich beende die Befragung der Bundesregierung.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 2 auf:

Fragestunde (2 Stunden)

Drucksache 18/7603

Ich rufe die mündlichen Fragen auf Drucksache 18/7603 in der üblichen Reihenfolge auf.

Wir kommen zunächst zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Frage 1 der Abgeordneten Erika Steinbach wird schriftlich beantwortet.

Wir kommen damit zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Zur Beantwortung steht bereit der Parlamentarische Staatssekretär Norbert Barthle.

Ich rufe die Frage 2 der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bündnis 90/Die Grünen, auf:

Aus welchen Gründen werden in Deutschland voraussichtlich keine Verkehrsprojekte durch den EFSI (Europäischer Fonds für Strategische Investitionen, sogenanntes Juncker-Paket) gefördert (http://ec.europa.eu/priorities/sites/beta-political/files/sector-factsheet-transport_en.pdf), und inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Mehrheit der Vorhaben im Verkehrsbereich um Autobahnprojekte handelt, sich dafür einzusetzen, dass im Rahmen des EFSI zukünftig mehr in Vorhaben zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Sinne des Weißbuchs Verkehr 2011 investiert wird?

Herr Staatssekretär, bitte.

(B) **Norbert Barthle**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Danke, Herr Präsident. – Frau Kollegin Wilms, die Einschätzung, dass in Deutschland voraussichtlich keine Verkehrsprojekte durch den EFSI gefördert werden, wird vor dem Hintergrund, dass sich auf der aktuellen EFSI-Projektliste der Europäischen Investitionsbank das Projekt A 6 Weinsberg–Wiesloch/Rauenberg befindet, nicht geteilt. Im Rahmen des EFSI förderfähig sind auch Vorhaben, die die Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen und Ausrüstungen sowie von innovativen Technologien für den Verkehr insbesondere durch intelligente und nachhaltige Lösungen zur städtischen Mobilität verfolgen und die auf die Verminderung von Treibhausgasemissionen und Reduzierung des Energieverbrauchs gerichtet sind.

Vizepräsident Peter Hintze:

Haben Sie eine Zusatzfrage, Frau Kollegin? – Bitte.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Aber gerne, Herr Präsident. – Herr Staatssekretär, mit Blick auf das A-6-Projekt möchte ich zunächst feststellen, dass „zusätzlich“ und „gemeinnützig“ als EFSI-Kriterien gelten sollten. Hätte der vorgesehene Betreiber Ihres ÖPP-Projekts A 6 die entsprechenden Investitionen nicht auch ohne EFSI-Förderung getätigt, und wird hier nach Auffassung der Bundesregierung das eigentliche Ziel des EFSI, zusätzliche Investitionen zu fördern und

nicht bestehende Projekte zu vergolden, nicht konterkariert? (C)

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Frau Kollegin Wilms, beim EFSI handelt es sich um einen Garantiefonds, der insbesondere privates Kapital mobilisieren soll. Im Rahmen der EFSI-Kriterien werden bei jedem einzelnen Projekt die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Vorhabens, die Vereinbarkeit mit der Unionspolitik insgesamt, die Zusätzlichkeit, die maximale Mobilisierung privaten Kapitals und die technische Durchführbarkeit geprüft. Das sind die Entscheidungskriterien für die EIB. Insofern ist es für die Durchführbarkeit des ÖPP-Projekts A 6 eine unterstützende Hilfe, wenn ein Teil des Risikos durch die EIB abgebildet wird.

Vizepräsident Peter Hintze:

Zusatzfrage?

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Gerne, Herr Präsident. – Sie haben eben eines dieser Kriterien aufgeführt: zusätzlich. Das verstehe ich noch nicht ganz. Hätte das A-6-Projekt denn nicht stattgefunden, wenn es die EFSI-Förderung nicht gegeben hätte, oder was ist da der Hintergrund? Denn wenn es auch ansonsten gebaut worden wäre, hätte normalerweise keine EFSI-Förderung fließen dürfen, weil es nicht „zusätzlich“ ist und damit das Kriterium nicht erfüllt wird. Das müssten Sie mir noch ein bisschen genauer erklären.

Haben Sie noch weitere Projekte, die, wenn wir diese Kriterien anwenden, in Deutschland für eine EFSI-Förderung infrage kommen würden? (D)

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Zum ersten Teil Ihrer Frage, Frau Kollegin, was die Zusätzlichkeit angeht: Ich habe ausgeführt, dass das nur eines unter mehreren Kriterien ist, die beurteilt werden.

Zum anderen muss man die Zusätzlichkeit sicherlich auch auf der Zeitschiene sehen. Wir sind der Auffassung, dass die A 6 innerhalb eines ÖPP-Projektes deutlich schneller realisiert werden kann, als wenn man das Projekt mit konventioneller Finanzierung vorantreiben würde, wie es übrigens die grün-rot geführte Landesregierung Baden-Württembergs immer gefordert hat. Wir wollen dieses Projekt schnell realisieren und es deshalb mit einem ÖPP-Modell unterfüttern.

Zur zweiten Frage. Ich gehe davon aus, dass wie die A 6 auch weitere ÖPP-Projekte durch EFSI gefördert werden könnten.

Vizepräsident Peter Hintze:

Eine weitere Nachfrage des Abgeordneten Behrens.

Herbert Behrens (DIE LINKE):

Danke, Herr Präsident. – Herr Staatssekretär, ich hatte eben den Begriff des Unterfütterns bei Ihnen gehört. Wie

Herbert Behrens

- (A) ist denn die Finanzierung im Groben zusammengesetzt? Sie sprechen davon: Die A 6 soll als ÖPP-Projekt realisiert werden; es fließen EFSI-Mittel ein, es fließen Bundesmittel ein. – Wie ist das Ganze konstruiert? Können Sie dazu etwas sagen?

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Herr Kollege Behrens, EFSI-Mittel sind keine Fördermittel, mit denen man einen Investor sozusagen mit Bargeld unterstützt, vielmehr funktioniert der EFSI-Fonds so, dass mit relativ kleinem Kapitaleinsatz ein relativ großer Hebel erzeugt werden soll.

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Genau!)

Insgesamt beträgt das Investitionsvolumen rund 315 Milliarden Euro. Das funktioniert insofern, als der EFSI die Risikoabdeckung, also Garantien für mögliche Ausfälle, übernimmt. Das ist ein großer Unterschied.

Deswegen kann ich Ihnen noch nicht sagen, wie innerhalb des ÖPP-Projektes A 6 die genauen Finanzierungsbedingungen aussehen werden. Das muss sich erst noch herausstellen.

Vizepräsident Peter Hintze:

Dann kommen wir jetzt zur Frage 3 der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms:

- (B) Wie bewertet die Bundesregierung die Überprüfung der beabsichtigten Lkw-Mautausweitung ohne Ausschreibung durch die Vergabekammern mit dadurch möglichen folgenden Gerichtsverfahren in Hinblick auf Verzögerungen bei der Mautausweitung, und inwieweit werden dadurch neben zukünftigen auch bestehende Mauteinnahmen gefährdet (www.handelsblatt.com/my/politik/deutschland/wegen-gerichtsverfahren-bund-droht-milliardenloch-bei-der-lkw-maut/12962100.html?ticket=ST-154940-JFii3h3zzUK4azZDG1y5-ap1)?

Herr Staatssekretär.

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Frau Kollegin Wilms, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Toll Collect GmbH aufgefordert, ein Angebot für die technische Aufrüstung des bestehenden Systems einzureichen.

Gegen die gewählte Art des Vergabeverfahrens hat die Kapsch TrafficCom AG aus Wien einen Antrag auf ein Nachprüfungsverfahren bei der Vergabekammer des Bundes gestellt. Die Vergabekammer hat diesen am 18. Februar 2016 zurückgewiesen und die Rechtsauffassung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vollumfänglich bestätigt.

Eine Gefährdung bestehender und zukünftiger Mauteinnahmen besteht aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur deshalb nicht.

Vizepräsident Peter Hintze:

Zusatzfrage, Frau Kollegin?

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): (C)

Gerne, Herr Präsident. – Herr Staatssekretär, Sie haben eben nonchalant gesagt, finanzielle Risiken bestünden nicht.

Wenn ich das richtig in Erinnerung habe, liegt nur die Entscheidung der Vergabekammer vor. Grundsätzlich besteht noch die Möglichkeit des Antragstellers, der Firma Kapsch, das gerichtlich überprüfen zu lassen. Dann müssen Sie doch im Hintergrund eigentlich eine Abschätzung haben, was im schlimmsten Fall auf den Bund zukommen könnte. Würde das eventuell sogar das gesamte derzeitige Mautsystem gefährden? Ist ab 2018 damit zu rechnen, dass wir keine Einnahmen aus der Lkw-Maut haben? Dazu hätte ich ganz gern eine Risikoabschätzung von Ihnen gehört.

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Frau Kollegin Wilms, das BMVI hat verschiedene Szenarien zur Umsetzung der Mauterweiterung im Jahr 2018 geprüft und auch auf ihre Wirtschaftlichkeit hin untersucht.

Die rechtliche Zulässigkeit eines Verhandlungsverfahrens ohne Teilnahmewettbewerb mit der derzeitigen Betreibergesellschaft des bestehenden Lkw-Mautsystems wurde ergebnisoffen geprüft.

Wir haben uns das vorab durch ein Gutachten einer unabhängigen Rechtsanwaltskanzlei bestätigen lassen. Insofern sind wir sicher, rechtssicher zu sein, und sehen allen weiteren Dingen gelassen entgegen. (D)

Vizepräsident Peter Hintze:

Noch eine Zusatzfrage?

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Aber gerne, Herr Präsident. – Die Frage zum Risiko wollen Sie offenbar nicht beantworten. Toll, wenn ich das so sehe.

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Ich sehe kein Risiko.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Es ist in Unternehmen aber üblich, dass man so etwas abbildet, aber offenbar beim Bund nicht. Wir können ja einfach gegebenenfalls die Steuern erhöhen.

Meine Zusatzfrage, die ich noch habe, lautet: Sofern die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen auch für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 Tonnen und 7,5 Tonnen mit einem einheitlichen System erfolgen sollte, aus welchen Gründen bevorzugt die Bundesregierung die Erhebung ausschließlich mit dem bestehenden System Toll Collect?