

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Kerstin Kassner, Thomas Lutze, Norbert Müller (Potsdam), Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost und der Fraktion DIE LINKE.

Ausbau der Bundesautobahn A 10/A 24 im Rahmen der dritten Staffel von Projekten in Öffentlich-Privater Partnerschaft im Fernstraßenbau

Nachdem die Bundesregierung im Jahr 2014 insgesamt elf Projekte in Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau für den „Fonds für Strategische Investitionen in Europa“ (EFSI) anmeldete, wurde am 30. April 2015 per Pressemitteilung der Start einer dritten ÖPP-Staffel (Eignungsprüfungen) angekündigt (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/033-neue-generationoep.html). Der Finanzierungsvariante ÖPP fällt also eine immer prominentere Rolle in der Realisierung öffentlicher Projekte zu.

Mit den vorgestellten Projekten werde „die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neu gestaltet, die Vergütungsmechanismen optimiert und der Anwendungsbereich von öffentlich-privaten Partnerschaften erweitert. Die Neue Generation ÖPP umfasst rund 600 Kilometer Autobahn und hat ein Investitionsvolumen für den Neubau von rund 7 Milliarden Euro. Hinzu kommen Erhaltungs- und Betriebsmaßnahmen für die Laufzeit von 30 Jahren in Höhe von weiteren rund 7 Milliarden Euro“.

Im Vergleich zur zweiten ÖPP-Staffel im Bundesfernstraßenbau, in der auch bereits auf Verfügbarkeitsmodelle gesetzt wurde, sind neben Ausbauprojekten auf Autobahnen auch Neubaumaßnahmen und reine Erhaltungsprojekte enthalten. Erstmals sollen ÖPP auch auf Bundesstraßen zum Einsatz kommen. Neben der Ausweitung des Anwendungsbereiches soll das Finanzierungsmodell grundlegend verändert werden, indem institutionelle Anleger entweder selbst die Federführung bei Projekten übernehmen oder über die Ausgabe von Anleihen seitens der privaten Konzessionäre in die Finanzierung eingebunden werden.

Nach dem Pilotprojekt, dem Ausbau der Bundesautobahn (A) 7 bei Hamburg, hat die Bundesregierung den Ausbau und den Betrieb eines Streckenabschnitts der A 10/A 24 zwischen der Anschlussstelle Neuruppin und dem Dreieck Pankow als Verfügbarkeitsmodell ausgeschrieben (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:190010-2015:TEXT:DE:HTML&src=0>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie lang ist die konzessionierte Strecke, für die der potenzielle Konzessionsnehmer den Erhalt und Betriebsdienst über 30 Jahre übernehmen soll (bitte auch die betreffenden Autobahnkilometer der A 10/A 24 angeben, zwischen denen der Erhalt der Strecke vom Konzessionsnehmer erbracht wird)?

2. Auf wie vielen Kilometern soll die Vertragsstrecke insgesamt ausgebaut werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen die Erweiterung durchgeführt werden soll)?
3. Auf wie vielen Kilometern soll die Strecke grundhaft erneuert werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen erneuert werden soll)?
4. Auf wie vielen Kilometern der Konzessionsstrecke sind keine Erweiterungen und keine grundhafte Erneuerung geplant (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer bzw. Anschlussstellen angeben)?
5. Welche Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerke sind vom Konzessionsnehmer zu ersetzen oder neu zu bauen?
6. Soll im Rahmen dieses ÖPP-Projekts auch der Umbau des Dreiecks Oranienburg abgeschlossen werden (bitte begründen)?
7. Wie hoch sind die im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2016 veranschlagten Kosten absolut und pro Kilometer Ausbau und Betrieb über die gesamte Laufzeit?
8. Auf welche Höhe belaufen sich die Baukosten voraussichtlich insgesamt (bitte den Kostenansatz der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung – vWU – dieser ÖPP-Maßnahme heranziehen)?
9. Wie hat sich die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf dem ausgeschriebenen Abschnitt in den letzten 20 Jahren entwickelt (bitte nach Jahren getrennt und nach Anzahl der Lkw und Pkw aufschlüsseln)?
10. Welche Entwicklung der DTV wird bis zum Jahr 2050 angenommen, und wer hat diese Verkehrsprognose(n) erstellt?
11. Welche Baumaßnahmen wurden in den letzten zehn Jahren auf der gesamten Vertragsstrecke vorgenommen (bitte nach Ausbau, Sanierung, grundhafter Erneuerung und unter Angabe der betreffenden Streckenabschnitte differenzieren sowie Ingenieurbauwerke einbeziehen)?
Welche Kosten sind dabei insgesamt und pro Einzelmaßnahme entstanden?
12. Wer übernimmt die Planungskosten bei diesem Projekt?
Wurden bereits durch die öffentliche Hand bzw. die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH Planungsaufträge ausgeschrieben?
Wenn ja, welche, und welche Planungsleistungen sollen darüber hinaus ausgeschrieben werden?
13. Welche externen Beratungsleistungen hat die Bundesregierung im Rahmen dieses geplanten ÖPP-Projekts bisher in Anspruch genommen (bitte unter Nennung der entsprechenden Dienstleister angeben), und welche Kosten entstanden dabei insgesamt?
14. Sind Ausbau- oder Sanierungsarbeiten an direkt an die Konzessionsstrecke angrenzenden Autobahnabschnittabschnitten geplant?
Wenn ja, welche Ausbaumaßnahmen an direkt angrenzenden Streckenabschnitten wurden für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet, und warum wurde gerade dieser Bauabschnitt zur Realisierung in einer ÖPP ausgewählt?
Wurden auch angrenzende Streckenabschnitte einer ÖPP-Eignungsprüfung unterzogen?
15. Wann wurde die ÖPP-Eignungsprüfung für den ausgeschriebenen Streckenabschnitt abgeschlossen, und mit welcher Empfehlung (bitte genauen Wortlaut angeben)?

Wer hat diese Eignungsprüfung erstellt?

16. Welche Kosten haben dieses Prüfverfahren, die vWU, die Berechnung und die Ausschreibung insgesamt und jeweils verursacht?
Von wem wurden diese Kosten getragen?
17. Wird der Private Sector Comparator (PSC) derzeit berechnet?
Wenn ja, von wem, und zu welchen Kosten?
18. Plant die Bundesregierung, dieses ÖPP-Projekt unter Einbezug privaten Kapitals (Anleihemodell) realisieren zu lassen?
Wenn ja, welchen Einfluss kann die Bundesregierung wie auf den potenziellen Konzessionär ausüben, damit dieser private Anleger einbezieht?
19. Wie ist der Verfahrensstand hinsichtlich einer Anmeldung dieses ÖPP-Projekts zum EFSI oder zur EU-Projektbondinitiative?
20. Welche Autobahnmeistereien sind im Zuge der Ausschreibung des Ausbaus der A 10/A 24 als ÖPP-Projekt nach Kenntnis der Bundesregierung von Einsparungen bzw. Schließung betroffen?
21. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Beschäftigten von Automeistereien, deren Tätigkeitsfeld ab Konzessionsbeginn durch Private abgedeckt wird (bitte Stellen in der Verwaltung mit einbeziehen und nach Autobahnmeisterei und Art der Tätigkeit aufschlüsseln), und würden diese Beschäftigten nach Kenntnis der Bundesregierung nach Konzessionsbeginn innerhalb der Straßenbauverwaltung des Landes versetzt (bitte begründen)?
22. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die daraus entstehenden Remanenzkosten über die gesamte Vertragslaufzeit (bitte nach Autobahnmeistereien aufschlüsseln)?
23. Sind der ausgeschriebene Streckenabschnitt bzw. Teile davon für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gemeldet (bei Teilstücken bitte genaue Abschnitte und angemeldeten Ausbaubedarf angeben)?
24. Welchen Einfluss hat die Ausschreibung des Streckenabschnitts als ÖPP auf die Bewertung der betreffenden Streckenabschnitte im Rahmen der Aufstellung des BVWP?
25. Welchen Einfluss hat die Bewertung der betreffenden Streckenabschnitte im Rahmen des BVWP und deren Eingruppierung in Bedarfsklassen nach Ansicht der Bundesregierung auf das Vergabeverfahren?
26. Rechnet die Bundesregierung noch in diesem Jahr mit dem Abschluss eines Konzessionsvertrages?
Wenn nein, wird der ausgeschriebene Streckenabschnitt (bzw. entsprechende Teile) einer Prüfung im Rahmen der Aufstellung des BVWP unterzogen, oder wird er im Bezugsfall des BVWP enthalten sein?
Wenn ja, wie lang war die durchschnittliche Vergabezeit bei ÖPP im Fernstraßenbau (von Ausschreibung bis Vertragsschluss) bisher im Durchschnitt?

Berlin, den 5. August 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

