

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/2045 –**

Planung und Bau der Bundesautobahn 49

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Projekt der Autobahn 49 von der Anschlussstelle Neuental bis zur A 5 ist als „laufend und fest disponiert“ im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) enthalten. Es liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor und Bau und Betrieb sollen als öffentlich-private-Partnerschaft (ÖPP) realisiert werden.

Im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 sind zum Projekt Daten und Fakten zusammengetragen, die aber mittlerweile nicht mehr einsehbar sind für die Öffentlichkeit. Aus dem den Fragestellern vorliegenden Projektdossier vom August 2017 geht hervor, dass „für die gesamtwirtschaftliche Bewertung bei allen Verkehrsträgern der Preisstand von 2012 gewählt“ wurde. Die erwarteten Kosten für den Bau der A 49 ab Neuental-Bischhausen bis zur A 5 sind ausweislich der Projektbewertung von Juli 2011 (554,08 Mio. Euro) bis 2016 (874,9 Mio. Euro lt. Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/10360) um über 63 Prozent gestiegen. Somit ist davon auszugehen, dass die Kosten vom Preisstand 2012 bis 2016 um rund 50 Prozent, vom Preisstand 2014 (675 Mio. Euro) bis 2016 um über 30 Prozent gestiegen sind. Bis Februar 2010 erklärte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, es müsse Rechtssicherheit für das Gesamtprojekt A 49 bestehen, bevor Geld für den Abschnitt VKE 20 (Neuental-Bischhausen – Schwalmstadt – Treysa) zur Verfügung gestellt werde (HNA vom 24. Februar 2010). Aber schon im März 2010 teilte der hessische Verkehrsminister mit, dass vom Bund Geld für vorbereitende Maßnahmen zur Verfügung gestellt werde (Oberhessische Presse vom 12. März 2010). Am 15. März 2011 erfolgte dann der erste Spatenstich für den Tunnel Treysa-Frankenhain.

1. Ist es zutreffend, dass bei der Projektbewertung für den Bundesverkehrswegeplan aus dem den Fragestellern vorliegenden Projektdossier die prognostizierten Be- und Entlastungen der Wohnbevölkerung in Bezug auf Lärm, Abgase sowie innerörtliches Unfallgeschehen nicht personenbezogen, sondern lediglich die Anzahl der Fahrzeuge als Kenngröße betrachtet werden (bitte begründen)?

Wenn ja, warum?

Für die innerörtlichen Straßen des gesamten Straßennetzmodells wurden aus amtlichen kartografischen Daten Stadtmodellbausteine ermittelt, die feingliedrige Aussagen über Siedlungsstruktur, Siedlungsdichte und die Aufenthaltsorte enthalten. Bei der Projektbewertung wurden die infolge des A 49-Baus zu erwartenden Veränderungen bei den Lärm- und Schadstoffbelastungen mit der durch die Stadtmodellbausteine repräsentierten mittleren Anzahl der im Wirkungsbereich wohnenden Bevölkerung verknüpft und somit die Wirkungen personenbezogen bewertet.

Die Veränderungen des Unfallgeschehens ist mit Hilfe von Unfallkostenraten – basierend auf verkehrsbelastungs- und straßentypabhängigen Unfallwahrscheinlichkeiten – auf den innerörtlichen und den außerörtlichen Straßen in die Bewertung eingeflossen.

2. Ist es zutreffend, dass bei der Belastung der Wohnbevölkerung nur die Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz nach Realisierung der Projekte der A 49 betrachtet werden, aber nicht die Belastungen durch die neu gebaute Autobahn (bitte begründen)?

Nein. Die projektbedingten Wirkungen wurden für alle Straßenabschnitte berechnet und in die Bewertung einbezogen. Darin sind auch die Belastungen durch die neu gebaute A 49 eingeschlossen.

3. Aus welchen Gründen wurden bei der Ermittlung der Belastung der Wohnbevölkerung durch Verkehr im Fall der A 49 (z. B. beim Nachweis der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“) nur die Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz betrachtet, nicht aber die Belastungen, die von der neugebauten Autobahn selbst ausgehen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

4. Ist diese Betrachtungsweise ein Spezifikum der A 49 (bitte begründen)?

Die in der Antwort zu den Fragen 2 und 3 beschriebene Vorgehensweise ist Teil des Bewertungsverfahrens und kein Spezifikum der A 49. Auf das Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 wird ergänzend hingewiesen: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile.

5. Wenn die Auswirkungen auf Lärm, innerörtliches Unfallgeschehen sowie Abgasbelastungen nicht mit Bezug zu Betroffenenzahlen erhoben wurden, wie ist es dann möglich, Nutzen und Kosten in diesen Bereichen zu berechnen, wenn die entscheidende Grundlage (Anzahl der Betroffenen) nicht erfasst wurde?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Warum weichen die in der Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 18/10360 genannten Be- und Entlastungsangaben auf unterschiedlichen Straßenzügen erheblich (bei der B 3 bis zum Vierfachen) von den in der Projektbewertung von Juli 2011 genannten Zahlen ab?

Die Bewertung aus dem Jahre 2011 basiert auf den Ergebnissen von Verkehrszählungen 2000/2005 sowie auf den seinerzeit gültigen Prognosen zur Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur. Der Bewertung im Rahmen der BVWP 2030 wurden die zurzeit gültigen Ergebnisse von Verkehrszählungen bzw. von aktuellen Prognosen zur Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur bis zum Jahr 2030 zugrunde gelegt.

7. Aus welchen Gründen differieren die Angaben im Fall der Auswirkungen auf den Streckenzug A 5/A 7 (Gemündener Dreieck bis Kassel) in den Antworten zu den Fragen auf Bundestagsdrucksache 18/10360 (rd. 20 000 Kfz/d in der Antwort zu Frage 3, dann 5 000 – 8 000 bzw. 9 000 – 10 000 Kfz/d in der Antwort zu Frage 5)?

Bei der Beschreibung der verkehrlichen Verlagerungswirkung wurde in der Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 18/10360 die Entlastungswirkung der A 5/A 7 als Summenwert ausgewiesen. Die Tabelle in der Antwort zu Frage 5 enthält die o. g. straßenzugbezogenen Belastungsdifferenzen.

8. Sind die Auswirkungen des induzierten Verkehrs wie z. B. vermehrte Stau- bildung in die Reisezeitberechnung eingeflossen?

Wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Die Auswirkungen der projektbedingten Zielwahländerungen (primär induzierter Verkehr) wurden voll umfänglich berücksichtigt. Hierzu wurde ein Simulationsmodell eingesetzt, mit dem die Veränderungen von Fahrzeiten zu Veränderungen der Zielwahl bei der Verkehrsverteilung führen.

9. Wird bei einem Autobahnbau der erwartete Nutzen (z. B. die Veränderung der Reisezeiten) nach dem Bau des Projekts in unterschiedlichen Zeitabständen überprüft?

Wenn ja, wann und wie?

Wenn nein, warum nicht, und teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass dies zur Validierung und Verbesserung der Bewertungsmethodik von Bauprojekten erforderlich wäre (bitte begründen)?

Nein. Vor Bau der Bedarfsplanprojekte werden u. a. immer die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit (§§ 6 und 7 BHO) als Kriterien der Etreife zur Einstellung in den Straßenbauplan überprüft. Nach Fertigstellung der Einzelmaßnahmen werden einige Ziele des BVWP durch die Anwendung des technischen Regelwerks bzw. die Umsetzung der Maßnahmen automatisch erzielt. Globale Ziele des BVWP hingegen werden häufig nicht durch eine Einzelmaßnahme, sondern erst durch die Gesamtheit aller Maßnahmen des BVWP erreicht. Zielerreichungs- und Wirkungskontrollen zur Überprüfung von Einzelmaßnahmen nach Fertigstellung befinden sich damit im Spannungsfeld zwischen der Wirkung des Einzelprojekts und der Gesamtwirkung nach Umsetzung aller BVWP-Projekte.

10. Wie definiert die Bundesregierung den Begriff „impliziter Nutzen“ (aktuelles Projektdossier, Seite 9 von 11)?

Diese Nutzenkomponente berücksichtigt den Umstand, dass Entscheidungen im Verkehr von Menschen nicht allein auf Basis von Reisezeit- und Kostenvergleichen getroffen werden. Zusätzlich beeinflussen z. B. auch die Ausstattung der Verkehrsmittel oder die persönliche Einstellung zu diesem das Verkehrsverhalten. Diese Eigenschaften der Mobilitätsoptionen sind zwar nicht direkt messbar, werden von den Verkehrsteilnehmern jedoch berücksichtigt. Die Komponente erfasst somit z. B. Komfort-Nutzen durch den Wechsel vom Pkw auf den Zug oder zusätzliche Mobilitätsnutzen durch eine zusätzliche Fahrt.

11. Worin besteht der Unterschied zwischen der „Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten“ und „Barwert der Kosten“?

Die Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten umfasst alle Projektkosten (Gesamtprojektkosten als Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014). Da sich Planungs- und Bauzeiten über mehrere Jahre erstrecken können, werden die in den Jahren der Planungs- und Bauzeit anfallenden Kosten – bezogen auf das Bezugsjahr 2014 – diskontiert und zum Kostenbarwert addiert. Die Planungskosten werden über prozentuale Anteile dem Planungsfortschritt entsprechend bei der Bildung des Kostenbarwertes mitberücksichtigt. Die Grunderwerbskosten fließen ebenfalls in die Barwertermittlung mit ein. Sie werden jedoch nach Ende der Nutzungsdauer diskontiert vom Kostenbarwert wieder subtrahiert.

12. Was ist konkret mit der „Veränderung der Zuverlässigkeit“ im Projektdossier gemeint?

Mit der Nutzenkomponente „Veränderung der Zuverlässigkeit“ wird der projektbedingte Nutzen aus der Veränderung von Stauwahrscheinlichkeiten im Netz abgebildet.

Auf das Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 wird ergänzend hingewiesen.

13. Ist es richtig, dass folgende Angaben des Projektdossiers zu betroffenen Wahlkreisen nicht zutreffen: Teilprojekt 1: Marburg (171), Teilprojekt 2: Lahn-Dill (172), Teilprojekt 3: Lahn-Dill (173), Fulda (174)?

Entsprechend den Wahlkreisausweisungen für die letzte Bundestagswahl 2017 liegt das ÖPP-Projekt A 49 in den Wahlkreisen Schwalm-Eder (170), Marburg (171) und Gießen (173).

14. Ist aus den Angaben des Projektdossiers zu folgern, dass die Fertigstellung der A 49 etwa im Jahr 2026 erwartet wird?

Wenn nein, wann rechnet die Bundesregierung damit?

Nein. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2024 geplant.

15. Wieso wird im aktuellen Projektdossier für das Teilprojekt 1 der 29. Juli 2015 als Baubeginn angegeben, obwohl schon am 15. März 2011 der erste Spatenstich für den Tunnel Freysa-Frankenhain erfolgte?

Der nördliche Abschnitt zwischen der AS Schwalmstadt und der AS Neustadt (VKE 20) ist, beginnend mit einem ersten Bauwerk, seit März 2011 in Bau. Es folgten weitere Bauwerke und in 2013 der Tunnel Frankenhain. Das im Projektdossier genannte Datum für den Baubeginn der VKE 20 ist insoweit nicht zutreffend.

16. Wie erklären sich die unterschiedlichen Angaben zum Nutzen-Kosten-Verhältnis, einerseits mit 3,4 in der Antwort zu Frage 1b der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10360 und andererseits mit 2,6 im letzten Projektdossier A 49 – G 31 – HE vom August 2017?
17. Gibt es aufgrund der Kostensteigerungen eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, und wie lautet dies?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Oktober 2016 für den Abschnitt der A 49 zwischen der Anschlussstelle Neuental und dem Autobahndreieck A 5/A 49 durchgeführte gesamtwirtschaftliche Bewertung ergab ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 3,4. Aufgrund geänderter Kostenansätze wurde eine Überprüfung aller Eingangsgrößen veranlasst und im August 2017 eine Neuerstellung der gesamtwirtschaftlichen Bewertung in Auftrag gegeben. Ausgehend von Neubaukosten in Höhe von 675 Mio. Euro weist das aktuell gültige NKV den Wert 2,6 aus.

18. Ist es zutreffend, dass die Kostensteigerung von über 63 Prozent seit Juli 2011 bei identischem Projektzuschnitt erfolgte?

Wenn ja, worauf ist die Steigerung zurückzuführen?

Wenn nein, welche Änderungen wurden vorgenommen, und inwiefern waren diese kostensteigernd?

Der Projektzuschnitt der Bedarfsplanmaßnahme „A 49, Lückenschluss zwischen der AS Neuental und der A 5“ mit den Verkehrseinheiten VKE 20, VKE 30 und VKE 40 ist seit 2011 unverändert. Gleichwohl haben sich bei gleichem Projektzuschnitt im Planungsprozess im Detail Änderungen einschließlich Kostenänderungen ergeben.

Kostenänderungen im Laufe des Planungsprozesses ergeben sich im Weiteren durch allgemeine Baupreissteigerungen sowie genauere Beurteilungsmöglichkeiten der Randbedingungen, die sich bei der Vertiefung der Planung ergeben.

19. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass der damalige hessische Wirtschaftsminister Alois Rhiel 2005 (vgl. Oberhessische Presse vom 12. November 2005) mitteilte, dass der neue Projektzuschnitt nicht zu einer Kostensteigerung, sondern einer Kostenminderung von 40 Mio. Euro führt, und hat die Bundesregierung diese Einschätzung geteilt (bitte begründen)?

Der Zeitungsartikel aus dem Jahr 2005 liegt im BMVI nicht vor und würde von der Bundesregierung auch nicht kommentiert werden.

20. Bei welchen anderen Autobahnprojekten war es nach Kenntnis der Bundesregierung der Fall, dass sich innerhalb von zwei Jahren eine Kostensteigerung von über 30 Prozent ergeben hat (bitte tabellarisch unter Angabe der Kostensteigerung in absoluten Beträgen sowie in Prozent aufführen und ggfs. auf Angaben der Straßenbauverwaltungen der Länder zurückgreifen)?

Während der Planungsphase kann es beispielsweise durch neue Projektzuschnitte oder durch Konkretisierung der Planung mit Veränderung der Linienführung oder zusätzlichen bzw. geänderten Bauwerken zu teils erheblichen Kostenänderungen kommen. Hierüber führt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur keine übergreifenden Statistiken.

Für die Bauphase können Kostenänderungen den jeweiligen Straßenbauplänen entnommen werden.

21. Ist mit der Zuschreibung des Projektes als „Verbindungsfunktion im kontinentalen und großräumigen Bereich“ laut letztem Projektdossier gegeben, dass es sich um „wesentliche Teile“ des Autobahnnetzes eines Landes handelt und damit Beteiligungen Privater im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) ausgeschlossen sind?

Wenn nein, warum nicht?

Das Ziel der Festlegung von Verbindungsfunktionsstufen (VFS) ist es, für die Verbindung von geografischen Räumen entsprechend dem Bedarf die Qualität von Verkehrsachsen zu definieren.

Die VFS spricht die verkehrliche Bedeutung der Strecke an; „wesentliche Teile“ des Autobahnnetzes ist dagegen räumlich zu verstehen und zielt darauf, die Vergabe ausgedehnter Teilnetze der Autobahnen als ÖPP-Projekte auszuschließen.

22. Zählt der Innenausbau des Tunnels bei Treysa-Frankenhain zum z. Zt. konventionell finanzierten Projekt oder zum geplanten ÖPP-Projekt (bitte begründen)?

Der Innenausbau des Tunnels erfolgt im Rahmen des konventionellen Auftrags, da der in der VKE 20 liegende Tunnel vor Fertigstellung der VKE 30 und 40 dem Verkehr übergeben werden soll.

23. Inwiefern könnte die Information über die Erhebungsmethodik der Daten der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung „geeignet sein, fiskalische Interessen des Bundes im Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen“ (Antwort zu Frage 22 auf Bundestagsdrucksache 18/10360)?

Es wird auf die Vorbemerkung der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/5820 verwiesen. Die Datengrundlage zur Berechnung des Private Sector Comparator (PSC) wird von der verantwortlichen Straßenbauverwaltung und der von ihr beauftragten DEGES geliefert. Die Erhebungsmethodik der Daten der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist dabei ein wesentlicher Bestandteil der internen Kalkulation der öffentlichen Hand.

24. Wie soll ausgeschlossen werden, dass es bei der A 49 zu Nachforderungen des ersten ÖPP-Betreibers kommt?

Im Zuge der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde verwaltungsintern ein projektbezogener Workshop durchgeführt, in dem projektspezifische Risiken ermittelt und im ÖPP-Vertragsentwurf zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer aufgeteilt wurden. Daher galt das ÖPP-Prinzip „Jeder Partner übernimmt die Risiken, die er am besten steuern kann.“ Dieses Prinzip soll das Risiko von Nachforderungen für die öffentliche Hand minimieren und hat sich in bereits abgeschlossenen bzw. laufenden Projekten bewährt. Die Risikoverteilung wird im Projektvertrag geregelt.

25. Für wann ist die Verbreiterung der BAB 5 vom Gemündener zum Hattenbacher Dreieck vorgesehen (bitte begründen)?

Die Erweiterung der A 5 zwischen dem Autobahndreieck Ohmtal (A 5/A 49) bei Gemünden und dem Autobahndreieck Hattenbach (A 5/A 7) ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 nicht vorgesehen.

26. Wie lang ist die inzwischen als ÖPP ausgeschriebene Strecke der A 49, für die der potenzielle Auftragnehmer den Erhalt und Betriebsdienst über 30 Jahre übernehmen soll?

Die Vertragsstrecke ist 61,8 km lang.

27. Auf wie vielen Kilometern soll die Vertragsstrecke insgesamt neu gebaut werden, und wie lang ist die Strecke, die vom potenziellen Auftragnehmer gebaut werden soll (bitte zudem jeweils die betreffenden Autobahnabschnitte angeben)?

Welche Kosten werden dem Bund bzw. dem Auftragnehmer dabei voraussichtlich entstehen?

Die Vertragsstrecke wird insgesamt auf einer Länge von 40,5 km (VKE 20, AS Neuental bis AS Schwalmstadt; VKE 30, AS Schwalmstadt bis AS Stadtallendorf-Nord; VKE 40, AS Stadtallendorf-Nord bis Ohmtal-Dreieck) neu gebaut. Der potenzielle ÖPP-Auftragnehmer wird eine Länge von 30,8 km (VKE 30, AS Schwalmstadt bis AS Stadtallendorf-Nord; VKE 40, AS Stadtallendorf-Nord bis Ohmtal-Dreieck) neu bauen. Die Herstellungskosten sind Teil der Gesamtprojektkosten bzw. des dann an den ÖPP-Auftragnehmer vertraglich zu zahlenden Entgelts. Die Kosten, die dem ÖPP-Auftragnehmer dabei voraussichtlich entstehen, sind der Bundesregierung nicht bekannt.

28. Auf wie vielen Kilometern soll die Vertragsstrecke insgesamt ausgebaut werden, und wie lang ist die Strecke, die vom potenziellen Auftragnehmer ausgebaut werden soll (bitte zudem jeweils die betreffenden Autobahnabschnitte angeben)?

Welche Kosten werden dem Bund bzw. dem Auftragnehmer dabei voraussichtlich entstehen?

Ein Ausbau ist nicht vorgesehen.

29. Auf wie vielen Kilometern soll die Vertragsstrecke grundhaft erneuert werden, und wie lang ist die Strecke, die vom potenziellen Auftragnehmer erneuert werden soll (bitte zudem jeweils die betreffenden Autobahnabschnitte angeben)?

Welche Kosten werden dem Bund bzw. dem Auftragnehmer dabei voraussichtlich entstehen?

Es obliegt dem ÖPP-Auftragnehmer, während des Vertragszeitraums auf der Vertragsstrecke Erhaltung und Betrieb durchzuführen und die vertraglich geschuldeten Zustandswerte einzuhalten, von daher können keine km-Angaben gemacht werden. Bezüglich der Kosten wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

30. Auf wie vielen Kilometern der Vertragsstrecke sind keine Erweiterungen und keine grundhafte Erneuerung geplant (bitte zudem jeweils die betreffenden Autobahnabschnitte angeben)?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 28 und 29 verwiesen.

31. Welche Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerke sind vom potenziellen Auftragnehmer zu ersetzen oder neu zu bauen, und welche weiteren Anpassungen (z. B. im Bereich von Autobahnkreuzen (Autobahndreiecken) sind vom Auftragnehmer zu leisten, und welche Kosten werden dafür voraussichtlich entstehen?

BW-Nr.	Bauwerke VKE 30, AS Schwalmstadt bis AS Stadtallendorf-Nord
115	Talbrücke Biedenbacher Teiche
116	Überführung des Wirtschaftsweges 05 mit Grünsaum
116.5	Irritationsschutzwand Unterführung BW116
116.6	Irritationsschutzwand Unterführung BW116
116.1	Irritationsschutzwand links
116.2	Irritationsschutzwand links
116.3	Irritationsschutzwand rechts
116.4	Irritationsschutzwand rechts
117	Unterführung des Verbindungsweges 10
117.1	Irritationsschutzwand links
117.2	Irritationsschutzwand rechts
118	Überführung der L3342 mit Grünsaum
118.1	Irritationsschutzwand Unterführung BW 118
118.2	Irritationsschutzwand Unterführung BW 118
119	Talbrücke Kälbach
119.1	Irritationsschutzwand links
119.2	Irritationsschutzwand rechts
120	Unterführung der K17
121	Überführung des Wirtschaftsweges 18
122	Überführung der L3071
123	Unterführung des Wirtschaftsweges 24

BW-Nr.	Bauwerke VKE 30, AS Schwalmstadt bis AS Stadtallendorf-Nord
123A	Unterführung Gründurchlass
123.1	Irritationsschutzwand links
123.2	Irritationsschutzwand rechts
124	Überführung des Wirtschaftsweges 27
125	Überführung der B454
125.1	Irritationsschutzwand links
125.2	Irritationsschutzwand rechts
BW-Nr.	Bauwerke, VKE 40 AS Stadtallendorf-Nord bis Ohmtaldreieck
1	Unterführung Radweg (ehem. K12)
1.1	Irritationsschutzwand rechts
1.2	Irritationsschutzwand links
1a	Durchlass für Amphibien
1b	Durchlass für Entwässerung und Tiere
2	Überführung Wirtschaftsweg Bundeswehrstraße + Grünsaum
2.1	Irritationsschutzwand rechts
2.2	Irritationsschutzwand links
2.3	Irritationsschutzwand Unterführung BW2
2.4	Irritationsschutzwand Unterführung BW2
2.3	Irritationsschutzwand rechts
2.4	Irritationsschutzwand links
3	Überführung Artilleriestraße
4	Überführung Main-Weser-Bahn
4.1	Irritationsschutzwand rechts (über BW 5, 6, 7)
4.2	Irritationsschutzwand links (über BW 5, 6, 7)
5	Unterführung Fernradweg 2
6	Talbrücke Joßklein
7	Unterführung Anschlussstelle L3290
7a	Unterführung Joßklein
8	Talbrücke Kirschbrückhege
8.1	Schallschutzwand links
8.2	Irritationsschutzwand rechts
9	Unterführung Wirtschaftsweg Fokkenweg + Grünsaum
10	Unterführung Wirtschaftsweg Kirchenstumpfschneise + Grünsaum
10.1	Irritationsschutzwand rechts
10.2	Irritationsschutzwand links
11	Talbrücke B 62 und Gleen
11.1	Schallschutzwand rechts
11.2	Schallschutzwand links

BW-Nr.	Bauwerke VKE 30, AS Schwalmstadt bis AS Stadtallendorf-Nord
12	Überführung Wirtschaftsweg ehem. Wasserburg + Grünsaum mit Irritationsschutzwand
12.1	Irritationsschutzwand rechts
12.2	Irritationsschutzwand links
12.3	Irritationsschutzwand Unterführung BW 12
12.4	Irritationsschutzwand Unterführung BW 12
12.5	Irritationsschutzwand rechts
12.6	Irritationsschutzwand links
13	Überführung Wirtschaftsweg Schweinsbergerstraße + Grünsaum
13.1	Irritationsschutzwand rechts
13.2	Irritationsschutzwand links
13.3	Irritationsschutzwand Unterführung BW 13
13.4	Irritationsschutzwand Unterführung BW 13
13.5	Irritationsschutzwand rechts
13.6	Irritationsschutzwand links
14	Grünbrücke bei Dannenrod
14.1	Irritationsschutzwand rechts
14.2	Irritationsschutzwand links
14.3	Irritationsschutzwand Unterführung BW 14
14.4	Irritationsschutzwand Unterführung BW 14
14.5	Irritationsschutzwand rechts
14.6	Irritationsschutzwand links
15	Überführung Wirtschaftsweg Rübgarten + Grünsaum (Dann. Weg)
15.1	Irritationsschutzwand rechts
15.2	Irritationsschutzwand links
15.3	Irritationsschutzwand Unterführung BW 15
15.4	Irritationsschutzwand Unterführung BW 15
15.5	Irritationsschutzwand rechts
15.6	Irritationsschutzwand links
16	Überführung Wirtschaftsweg Eßfeld + Grünsaum
17	Unterführung Diebachsgraben
17.1	Irritationsschutzwand rechts
17.2	Irritationsschutzwand links
18	Überführung Wirtschaftsweg Weizenrod
18a	Durchlass für Entwässerung
19	Überführung Wirtschaftsweg Knechtsäcker
20	Unterführung Anschlussstelle L3072
21	Überführung Wirtschaftsweg Meiserholzweg

BW-Nr.	Bauwerke VKE 30, AS Schwalmstadt bis AS Stadtallendorf-Nord
22	Unterführung K56
23	Brücke Severinusgraben
23.1	Irritationsschutzwand rechts
23.2	Irritationsschutzwand links
24	Überführung Wirtschaftsweg Beuer Berg + Grünsaum
24.1	Irritationsschutzwand rechts
24.2	Irritationsschutzwand links
24.3	Irritationsschutzwand Unterführung BW 24
24.4	Irritationsschutzwand Unterführung BW 24
24.5	Irritationsschutzwand rechts
24.6	Irritationsschutzwand links
25	Überführung Wirtschaftsweg oberhalb AD + Grünsaum
25.1	Irritationsschutzwand rechts
25.2	Irritationsschutzwand links
25.3	Irritationsschutzwand Unterführung BW 25
25.4	Irritationsschutzwand Unterführung BW 25
25.5	Irritationsschutzwand rechts
25.6	Irritationsschutzwand links
26	Talbrücke Rampe A 49 Richtung Frankfurt
27	Überführung A 5 Kassel Richtung Frankfurt
28	A 5 – Ersatzneubau Brücke über vorhandenen Wirtschaftsweg
29	Durchlass Steingraben unter der L 3343
53	vorhandenes Bauwerk 53 – Durchlass unter der A 5

Im Bereich der A 5 wird der ÖPP-Auftragnehmer das Ohmtal-Dreieck neu bauen. Im Bereich der VKE 10 werden eine Brücke ersetzt sowie zwei Brücken verstärkt. Bezüglich der Kosten wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

32. Auf welche Höhe belaufen sich die Baukosten auf der als ÖPP ausgeschrieben Strecke voraussichtlich insgesamt (bitte auch nach Kostenträgern differenzieren)?

Die reinen Baukosten sind Teil der Gesamtprojektkosten und werden im Rahmen von ÖPP-Projekten nicht explizit ausgewiesen.

33. Was sind die in der Kabinettsvorlage zum Bundeshaushalt 2017 veranschlagten Kosten absolut und pro km Ausbau und Betrieb über die gesamte Laufzeit?

Der Straßenbauplan 2017 sah für das ÖPP-Projekt A 49 AK Kassel/West – Anschluss A 5 auf Basis der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vWU) Kosten von 1 100 Mio. Euro für die zu übertragenden Leistungen der Planung, des Baus, der Erhaltung, des Betriebs wie auch der anteiligen Finanzierung vor. Eine Aufteilung der Kosten pro km ist in der vWU nicht enthalten.

34. Welche Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke wird bis zum Jahr 2050 auf der ausgeschriebene Strecke angenommen (bitte nach Personen- und Schwerlastverkehr differenzieren), und wer hat diese Verkehrsprognose(n) erstellt?

Eine Verkehrsprognose für das Jahr 2050 liegt dem BMVI nicht vor.

35. Welche Baumaßnahmen wurden in den letzten zehn Jahren auf der gesamten Vertragsstrecke vorgenommen bzw. begonnen (bitte nach Neubau, Ausbau, Sanierung, grundhafter Erneuerung und unter Angabe der betreffenden Streckenabschnitte differenzieren sowie Ingenieurbauwerke einbeziehen)?

Welche Kosten sind dabei insgesamt und pro Einzelmaßnahme entstanden (bei begonnenen Maßnahmen die voraussichtlichen Kosten angeben)?

Der ÖPP-Vertragsabschnitt reicht vom AD Ohmtal (A 5/A 49) bis zur A 49, AS Fritzlar. Er beinhaltet den in Bau befindlichen Abschnitt der VKE 20 (AS Schwalmstadt – AS Neuental). Für den sich nördlich anschließenden Streckenabschnitt von der AS Neuental bis zur AS Fritzlar hat die Straßenbauverwaltung Hessen die Erhaltungsmaßnahmen seit 2013 wie folgt zusammengestellt:

- A 49, AS Wabern – AS Borken; km 154,000 – km 157,000
- A 49, AS Fritzlar – AS Wabern; mit AS Wabern; km 151,000 – km 154,000
- A 49, AS Neuental – AS Borken; km 167,374 – km 159,300
- A 49, AS Wabern – AS Fritzlar; km 153,500 – km 149,500
- A 49, AS Borken – AS Neuental; km 159,300 – km 167,374
- A 49, AS Wabern – AS Gudensberg; km 149,500 – km 146,500
- A 49, AS Wabern – AS Borken mit BW UF B3; km 157,000 – km 160,000
- A 49, UEF Schwalm + WW bei Bischhausen
- A 49, AS Borken – AS Wabern; km 159,000 – km 156,500

Projekte ab 5 Mio. Euro Gesamtkosten Bund sind einzeln im Straßenbauplan veranschlagt und können dort eingesehen werden.

36. Wer übernimmt welche Planungskosten bei diesem Projekt bzw. den einzelnen Projektteilen?

37. Welche Planungsaufträge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits durch die öffentliche Hand (bzw. die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und baugesellschaft GmbH) ausgeschrieben, und welche Kosten entstehen dabei voraussichtlich?

Welche Planungsleistungen sollen darüber hinaus ausgeschrieben werden?

Die Fragen 36 und 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zur Baurechtschaffung der ÖPP-Maßnahme erforderliche Planung erfolgte durch die Straßenbauverwaltung Hessen, die hierfür grundsätzlich auch die Planungskosten trägt.

Darüber hinaus hat die Straßenbauverwaltung Hessen bzw. die von ihr beauftragte DEGES eine so genannte Referenzplanung erstellt, die Bestandteil der Vergabeunterlagen ist. Der ÖPP-Auftragnehmer wird die Ausführungsplanung erstellen, so dass er das Bauprojekt umsetzen kann.

Nach Auskunft der hessischen Straßenbauverwaltung bzw. der von ihr beauftragten DEGES wurden u. a. Planungsaufträge für Bauwerke sowie die Erstellung der Referenzplanung ausgeschrieben und vergeben. Die Kosten des Landes sowie weitere Planungsaufträge sind der Bundesregierung nicht bekannt.

38. Welche externen Beratungsleistungen hat die Bundesregierung sowie die für die Umsetzung des Projekts verantwortliche Straßenbauverwaltung im Rahmen dieses geplanten ÖPP-Projekts bisher in Anspruch genommen (bitte unter Nennung der entsprechenden Dienstleister angeben), und welche Kosten entstanden dabei insgesamt?

Seitens des Bundes wurden für die Umsetzung des Projekts vergaberechtliche und ingenieurtechnische externe Beratungsleistungen beauftragt. Auftragnehmer ist die AMNRA-Rechtsanwalts-gesellschaft mbH. Dabei sind bis heute Kosten von 133 603,68 Euro brutto entstanden.

Die für die Umsetzung des Projekts verantwortliche Straßenbauverwaltung hat technische und juristische Berater sowie Finanzberater beauftragt und deren Leistung in Anspruch genommen. Die Kosten des Landes sind der Bundesregierung nicht bekannt.

39. Welche Ausbau- oder Sanierungsarbeiten sind an direkt an die Konzessionsstrecke angrenzenden Autobahnabschnitten geplant (bitte unter Angabe der voraussichtlichen Kosten und des erwarteten Baubeginns angeben)?

Im nördlich der AS Fritzlar anschließenden Autobahnabschnitt bis zur AS Gundersberg sieht der BPL 2016 keine Erweiterung der A 49 vor. Dies gilt ebenfalls für den Abschnitt der A 5 nördlich des AD Ohmtal, wohingegen südlich des AD Ohmtal ein Ausbau vorgesehen ist (siehe auch Antwort zu Frage 25).

Hinsichtlich den geplanten Sanierungsarbeiten in den unmittelbar anschließenden Autobahnabschnitten

1. A 49, nördlich der VKE 20
2. A 5, südlich des Ohmtaldreieckes (A 5/A 49)
3. A 5, nördlich des Ohmtaldreieckes(A 5/A 49)

machte die Straßenbauverwaltung Hessen folgende Angaben:

Zu 1.

- A 49, Unterführung (UF) Eder + Wirtschaftsweg (WW); km 150,993 (BW-Verstärkung)
- A 49, AS Fritzlar – AS Wabern; km 148,400 – 151,000, Erneuerung (GE-E2)
- A 49, UF Ems und WW; km 146,518 (Bauwerkserneuerung; (BW-Ern)).

Zu 2. und zu 3.

Im Abschnitt der A 5 zwischen AS Alsfeld-West und der AS Homberg (Ohm) plant die Straßenbauverwaltung des Landes folgende Erhaltungsmaßnahmen:

- A 5, AS Homberg/Ohm – AS Alsfeld/West; km 411,500 – km 409,500 (GE-E2)
- A 5, AS Homberg/Ohm – AS Alsfeld/West; km 409,500 – km 403,850 (GE-E2)
- A 5, AS Homberg/Ohm – AS Alsfeld/West; km 403,850 – km 399,000 (GE-E2).

40. Welche Ausbaumaßnahmen an direkt angrenzenden Streckenabschnitten sind im Bundesverkehrswegeplan enthalten, und warum wurde gerade dieser Bauabschnitt zur Realisierung in einer ÖPP ausgewählt?

Wurden auch angrenzende Streckenabschnitte einer ÖPP-Eignungsprüfung unterzogen?

Der direkt angrenzende Ausbauabschnitt A 5 AD Reiskirchen – AD A 5/A 49 ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten.

Die Straßenbauverwaltung Hessen hat dem BMVI u. a. die A 49 für eine Realisierung als ÖPP-Maßnahme vorgeschlagen. Wesentliche Auswahlkriterien waren die Lage der Strecke im Netz, die Streckenlänge und der Planungsstand. Der konkrete Projektzuschnitt erfolgte im Rahmen der Erstellung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vWU).

41. Wann wurde die ÖPP-Eignungsprüfung für den ausgeschriebenen Streckenabschnitt abgeschlossen, und mit welcher Empfehlung (bitte genauen Wortlaut angeben)?

Wer hat diese Eignungsprüfung erstellt?

42. Welche Kosten haben dieses Prüfverfahren, die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vWU), die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU), die Berechnung des Private Sector Comparator (PSC) und die Ausschreibung bisher insgesamt und jeweils verursacht?

Von wem wurden diese Kosten jeweils getragen?

43. Wurde der PSC bereits berechnet?

Wenn ja, von wem, und mit welchem Ergebnis (bitte unter Angabe des relativen Vorteils der Realisierung als ÖPP angeben)?

Wenn nein, warum nicht, und wann soll dies erfolgen?

49. Welche Kritikpunkte des Bundesrechnungshofes an der Erstellung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau vom 4. Juni 2015) wurden bei diesem ÖPP-Projekt berücksichtigt?

Die Fragen 41 bis 43 und 49 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vWU für das Projekt A 49 wurde auch durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) erstellt, der PSC wurde im Rahmen der Erstellung der vWU berechnet. Externe Kosten sind hierfür nicht entstanden. Der Bundesrechnungshof hat die vWU geprüft und das Ergebnis als Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages am 28. Juni 2017 vorgestellt. Im Ergebnis wurde die potenzielle Wirtschaftlichkeit des Projekts bejaht. In der Folge hat der Haushaltsausschuss die qualifizierte Sperre der Verpflichtungsermächtigungen des Projekts aufgehoben.

44. 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 Auftragnehmer ausüben, damit dieser private Anleger z. B. über Projektanleihen oder den Fonds für Strategische Investitionen (EFSI) einbezieht?

Im Rahmen einer ÖPP-Beschaffung wählt der potentielle Auftragnehmer die Finanzierungsform. Die Vergabeunterlagen sind so ausgestattet, dass sowohl die Wahl einer Anleihe- als auch einer Darlehensfinanzierung möglich ist. Der Wettbewerb sorgt dafür, dass die wirtschaftlichste Finanzierungsstruktur (z. B. EFSI, Projektanleihe, etc.) einbezogen wird.

45. Macht die Bundesregierung gegenüber den Bietern im Rahmen von ÖPP-Ausschreibungsverfahren Vorgaben hinsichtlich der Projektfinanzierung (z. B. Finanzierungsinstrumente oder Obergrenzen für Kapitalkosten) (bitte begründen)?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Dem Bieter steht es frei, in seiner Finanzierungsstruktur sowohl eine Darlehens- als auch eine Anleihefinanzierung (Projektanleihe) vorzusehen, wobei im endgültigen Angebot ein Wechsel der Finanzierungsform möglich sein wird. Weiterhin besteht die Möglichkeit zur Einbindung von Förderinstituten in die Finanzierung, u. a. auf die für das Vorhaben eventuell zu nutzenden Förderinstrumente aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI), der eine gemeinsame Initiative der Europäischen Kommission und der Europäischen Investitionsbank ist.

46. Welche Annahmen lagen der vWU sowie der WU bezüglich der Projektfinanzierung zu Grunde, ohne die die Wirtschaftlichkeit einer Beschaffungsvariante nicht zu bewerten ist?

Im Rahmen der vWU wurden eine Bauzwischenfinanzierung und eine langfristige Fremdkapitalfazilität angenommen.

47. Welche Autobahnmeistereien sind im Zuge der Ausschreibung des ÖPP-Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung von Einsparungen bzw. Schließung betroffen?

Keine.

48. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Beschäftigten von Autobahnmeistereien, deren Tätigkeitsfeld ab Vertragsbeginn durch Private abgedeckt wird (Stellen in der Verwaltung mit einbeziehen und bitte nach Autobahnmeisterei und Art der Tätigkeit aufschlüsseln), und würden diese Beschäftigten nach Kenntnis der Bundesregierung nach Vertragsbeginn innerhalb der Straßenbauverwaltung des Landes versetzt (bitte begründen)?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

