

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Katrin Göring-Eckardt, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Investitionen in den Ausbau und Neubau der B 247/B 176 zwischen Leinefelde und Andisleben

Zwischen der Bundesautobahn 38 bei Leinefelde und dem Anschluss an die Bundesstraße 4 bei Andisleben sieht der Bedarfsplan Straße einen weitgehenden Neubau bzw. Ausbau des Streckenzugs bestehend aus der Bundesstraße 247 (B 247) und der Bundesstraße 176 (B 176) vor.

Der Bund hat mit dem Bau der Ortsumgehung Leinefelde (Verkehrsfreigabe: 2005), Dingelstädt (2001) und Bad Langensalza (2008) schon erhebliche Investitionen in den Neu- und Ausbau der B 247 getätigt.

Der Bedarfsplan Straße sieht zwischen Leinefelde und dem Andislebener Kreuz weiterhin den Bau der Ortsumgehung Mühlhausen-Höngeda, der Ortsumgehung Großgotttern-Schönstedt sowie der Ortsumgehung Gräfentonna vor. Außerdem soll zwischen Dingelstädt und Mühlhausen sowie zwischen Gräfentonna und dem Andislebener Kreuz ein in weiten Teilen bestandsnaher Ausbau erfolgen, der aber abschnittsweise auch den dreistreifigen Ausbau vorsieht.

Zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza ist für den Neubau der B 247 sogar ein vierstreifiger Straßenquerschnitt (RQ 20) vorgesehen. Der aus Sicht der Fragesteller überdimensionierte Querschnitt dieses Neubauabschnitts geht vor allem zu Lasten der Landwirtschaft, die hier im Thüringer Becken auf fruchtbaren Böden (Bodenzahl bis zu 100) Höchstserträge erwirtschaftet.

Obwohl der Bundesrechnungshof mehrfach belegt hat, dass Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau keine wirtschaftlichen Vorteile gegenüber der direkten Finanzierung über den Bundeshaushalt bieten, sondern im Gegenteil diese Form der Beschaffung sogar teurer ausfällt, setzt die Bundesregierung bei den Neubauprojekten der B 247 zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza auf diese umstrittene Beschaffungsvariante. Erstmals überhaupt soll hier ein Bundesstraßenprojekt als ÖPP realisiert werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung bei der Ortsumgehung Kallmerode (B 247) bis zur Fertigstellung aus, und hat es nach dem Baubeginn eine Kostenfortschreibung gegeben?

Wenn ja, wann gab es Kostenfortschreibungen bei besagtem Projekt, und von welchen Baukosten geht die aktuelle Kostenfortschreibung aus (bitte Kostenfortschreibung begründen)?

2. Welche Kosten wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. die thüringische Straßenbauverwaltung für die jeweiligen Kostenermittlungsstufen (Kostenrahmen, Kostenschätzung, Kostenberechnung, Kostenanschlag) im Laufe der unterschiedlichen Planungs- und Projektphasen für die Ortsumgehung Kallmerode ermittelt (bitte einzeln benennen)?
3. Mit welchem Kostenansatz und zu welchem Zeitpunkt wurde die Ortsumgehung Kallmerode erstmals in den Bundeshaushalt bzw. Straßenbauplan eingestellt?
4. Ist es zutreffend, dass die Ortsumgehung Kallmerode ursprünglich Bestandteil bzw. ein Teilprojekt des „ÖPP-Projekts B 247“ war, das federführend von der DEGES vorbereitet wird?
5. Wenn ja, was war der Grund dafür, die Ortsumgehung Kallmerode aus dem „ÖPP-Projekt B 247“ herauszulösen und das Straßenbauvorhaben „klassisch“ über den Bundeshaushalt zu finanzieren?
6. Welche Streckenabschnitte bzw. Vorhaben des Bedarfsplans Straße zwischen Leinefelde und dem Andislebener Kreuz sind Bestandteil des „ÖPP-Projekts B 247“, und welche sollen direkt über den Bundeshaushalt finanziert werden?
7. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Vergabe des ÖPP-Projektes B247?
 - a) Wann soll das Vergabeverfahren beendet sein?
 - b) Für wann rechnet die Bundesregierung mit dem Vertragsbeginn?
 - c) Wann ist für das ÖPP-Projekt B 247 die Zuschlagerteilung bzw. der Vertragsschluss erfolgt?
8. Liegt der Bundesregierung eine abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum ÖPP-Projekt B 247 vor?
 - a) Wenn ja, seit wann, und durch wen wurde sie angefertigt?
 - b) Wenn ja, wie viele Millionen Euro barwertig bzw. wie viel Prozent beträgt laut abschließender Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Gesamtnutzenvorteil der ÖPP-Beschaffung zum ÖPP-Projekt B 247 gegenüber der konventionellen Beschaffung über den Betrachtungszeitraum?
9. Wie viele Angebote zur ÖPP-Realisierung erhielt die Bundesregierung im Zuge der Angebotsphase?

Wie viele davon wurden final bewertet?
10. Bis wann soll für das ÖPP-Projekt B 247 der „Financial Close“ erfolgen?
11. In welcher Höhe soll für das ÖPP-Projekt B 247 eine Anschubfinanzierung aus dem Bundeshaushalt erfolgen?
12. Was waren die Gründe dafür, dass das ÖPP-Projekt B 247 2019 mit Gesamtausgaben in Höhe von 310 Mio. Euro im Bundeshaushalt veranschlagt war und dieser Betrag 2020 um 148 Mio. Euro auf 458 Mio. Euro angewachsen ist?
 - a) Inwiefern wurde die Projektstruktur geändert?
 - b) Welche aktuellen Marktentwicklungen wurden in welchem konkreten Umfang berücksichtigt?

- c) Welche allgemeinen Baupreissteigerungen wurden in welchem konkreten Umfang berücksichtigt?

Welche Mehrkosten beim ÖPP-Projekt B 247 sollen mit den zusätzlichen Mitteln in Höhe von 148 Mio. Euro finanziert werden (bitte detailliert auflisten)?

13. Haben die Bundesregierung, die Straßenbauverwaltung des Freistaates Thüringen und/oder die DEGES und/oder ein beauftragter Dritter zwischen 2017 und 2020 Markterkundungen durchgeführt, um die Möglichkeiten einer ÖPP-Realisierung zu eruieren?
- a) Wenn ja, wann, und mit jeweils welchen Ergebnissen?
- b) Wenn nein, warum nicht?
14. Welche Kosten wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die thüringische Straßenbauverwaltung bzw. die DEGES für die jeweiligen Kostenermittlungsstufen (Kostenrahmen, Kostenschätzung, Kostenberechnung, Kostenanschlag) im Laufe der unterschiedlichen Planungs- und Projektphasen für den Ausbau der B 247 zwischen Dingelstädt und Mühlhausen, der Ortsumgehung Mühlhausen/Höngeda, der Ortsumgehung Großengottern/Schönstedt, der Ortsumgehung Gräfontonna sowie dem Ausbau der B 176 zwischen Gräfontonna und dem Andislebener Kreuz ermittelt (bitte projektscharf für die jeweiligen Kostenermittlungsstufen sowie jahresscheibengenau benennen)?
15. Welche Kosten für externe Beratungs- und/der Unterstützungsleistungen sind der Bundesregierung zur Vorbereitung des ÖPP-Projektes B 247 bisher entstanden?
16. Welcher Planungsstand ergibt sich in den jeweiligen Abschnitten der B 247 und B 176 bzw. bei den betreffenden Vorhaben des Bedarfsplans Straße (auch Vorhaben des Um- und Ausbaus) zwischen Kallmerode (ausschließlich) und dem Andislebener Kreuz derzeit (bitte projektscharf unter Angabe der jeweiligen Leistungsphase benennen)?
17. Bis wann wird für die beiden Ausbauabschnitte Dingelstädt – Mühlhausen (B 247) und Gräfontonna – Andislebener Kreuz (B 176) die Baureife angestrebt, bzw. bis wann sollen die notwendigen Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden?
18. Welche Ausbauvarianten haben die Bundesregierung, die zuständige Auftragsverwaltung in Thüringen bzw. die DEGES für den Ausbau zwischen Dingelstädt und Mühlhausen bisher konkret untersucht, und welche Vorzugsvariante soll für den Ausbau jetzt weiterverfolgt und zur Baureife gebracht werden (bitte untersuchte Variante und Vorzugsvariante genau beschreiben)?
19. Ist es zutreffend, dass die Neutrassierung im Bereich der Wolframshäuser Mühle ursprünglich den Bau eines Brückenbauwerks zur Querung des Mertelsgrabens bzw. Wüsterbachs vorsah und diese Variante zwischenzeitlich verworfen wurde?
- Wenn ja, was ist der Grund, warum diese Variante nicht mehr weiterverfolgt wird?
20. Welcher Regelquerschnitt soll beim Ausbau der B 247 zwischen Dingelstädt und Mühlhausen zur Anwendung kommen (bitte abschnittsweise angeben)?
21. Wird für den Ausbau der B 247 zwischen Dingelstädt und Mühlhausen der westlich der B 247 gelegene Bereich des Mertelsgrabens tangiert bzw. beeinträchtigt?

Wenn ja, in welcher Weise wird durch den Ausbau der B 247 hier eingegriffen?

22. Welche Anschlussknotenpunkte sollen zwischen Dingelstädt und Mühlhausen ausgebaut werden, welche sollen neu entstehen, und welcher Ausbaustandard wird dabei verfolgt (bitte angeben, ob Anschlussknotenpunkt plangleich, teilplanfrei oder planfrei ausgeführt wird)?
23. Wie hoch fällt für den Ausbau der B 247 zwischen Dingelstädt und Mühlhausen die zusätzliche Flächeninanspruchnahme aus (bitte für Straßenbau beanspruchte Flächen nach derzeitiger Nutzung differenzieren und genaues Flächenmaß angeben)?
24. Was war der Grund dafür, dass zwischen Mühlhausen (Anschlussknoten Höngeda) und Bad Langensalza entgegen der Projektanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2003 nunmehr ein zweibahniger Regelquerschnitt (RQ 20) mit vier Fahrstreifen zur Ausführung kommen soll?
25. Wann genau erfolgte für den vorgenannten Abschnitt die Änderung von einem drei- zu einem vierstreifigen Neubau der B 247, und wie wird diese Änderung begründet?
26. Welche Verkehrsstärke bzw. Verkehrsmenge ergibt sich im Verlauf des Streckenzugs B 247/B 176 zwischen Leinefelde und Andisleben auf Basis der Straßenverkehrszählung 2010 und 2015 bzw. aktuelleren Verkehrszählungen (bitte abschnittsweise angeben), und welche Verkehrsstärke bzw. Verkehrsmenge wird in den im Bau befindlichen und geplanten Vorhaben des Bedarfsplans Straße prognostiziert (bitte für jedes Bedarfsplanvorhaben gesondert angeben, bitte auch Zeithorizont der Verkehrsprognose nennen)?
27. Wie hoch ist die Flächeninanspruchnahme für die Ortsumgehung Mühlhausen, die Ortsumgehung Höngeda, die Ortsumgehung Großengottern sowie die Ortsumgehung Schönstedt im Einzelnen (bitte für jede Bedarfsplanmaßnahme gesondert die Flächeninanspruchnahme für den Straßenkörper, die Nebenanlagen sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angeben)?
28. Wie hoch ist die Flächeninanspruchnahme für den vierstreifigen Neubauschnitt der B 247 zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza, und in welchem Maße werden landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch genommen (bitte genaue Flächenangabe für besagten Abschnitt, bitte Flächeninanspruchnahme nach den Kategorien Straßenkörper, Nebenanlagen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen differenzieren)?
29. Welche zusätzliche Flächeninanspruchnahme entsteht durch die nachträgliche Änderung der Ausbauparameter, also durch den Bau eines vier- statt eines dreistreifigen Straßenquerschnitts zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza?
30. Welche Bodenwertzahlen weisen die durch den Straßenneubau zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza beanspruchten Böden der derzeit landwirtschaftlich bzw. ackerbaulich genutzten Flächen auf Basis der DGK5 Bo auf, und in welcher Weise wird die Beanspruchung ertragreicher Böden kompensiert?
31. Welche Regelquerschnitte ergeben sich zwischen Leinefelde und dem Andislebener Kreuz im Zielzustand, also nach Abschluss der vorgenannten Ausbauvorhaben und Vorhaben des Bedarfsplans Straße (bitte für den gesamten Streckenzug angeben)?

32. In welcher Höhe sind seit 1990 Haushaltsmittel des Bundes in den Neu-, Ausbau- und Umbau der B 247 und B 176 – also zwischen Leinefelde (einschließlich Ortsumgehung Leinefelde) und dem Andislebener Kreuz – geflossen (bitte abgeschlossene Vorhaben des Neu-, Aus- und Umbaus mit abgerechneten Baukosten angeben), und welche Ausbau- und Neubauvorhaben des Bedarfsplans Straße sowie weiteren Umbauvorhaben befinden sich im genannten Streckenzug derzeit im Bau oder in der Planung (bitte aktuelle Baukosten angeben)?
33. Wie viele Verkehrstote, Schwerverletzte und Leichtverletzte hat es nach Kenntnis der Bundesregierung im genannten Streckenzug B 247/B 176 zwischen Leinefelde (einschließlich) und dem Andislebener Kreuz seit dem 3. Oktober 1990 gegeben (bitte für jedes Jahr unter genauer Angabe des Unfallzeitpunkts, Unfallorts und des Unfalltyps angeben)?
34. Gibt es bzw. gab es im Verlauf des Streckenzugs der B 247 und B 176 zwischen Leinefelde und Andisleben nach der Methodik der örtlichen Unfalluntersuchung und den Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) derzeit bzw. seit 1990 Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL)?

Wenn ja, an welchen Stellen bzw. in welchen Abschnitten der B 247/B 176 gibt es bzw. gab es UHS und UHL, und wie viele Verkehrstote, Schwerverletzte und Leichtverletzte wurden an den betreffenden UHS und UHL seit dem 3. Oktober 1990 festgestellt (bitte den Unfalltyp angeben)?
35. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Straße hat die Straßenbauverwaltung in Thüringen seit Beginn des Jahres 2021 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens veranlasst, und für welche Vorhaben ist dies im Laufe des Jahres 2021 noch vorgesehen (bitte für jedes Vorhaben aktualisierte Baukosten auf Basis der letzten Kostenfortschreibung angeben)?
36. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Straße in Thüringen ist seit Beginn des Jahres 2021 ein Planfeststellungsbeschluss ergangen, und für welche Vorhaben erwartet die Bundesregierung bis zum 31. Dezember 2021 den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses (bitte für jedes Vorhaben aktualisierte Baukosten auf Basis der letzten Kostenfortschreibung angeben)?
37. Welcher Planungsstand ist beim Bedarfsplanvorhaben „B 4 Sundhäuser Berge“ erreicht worden, und bis wann rechnet die Bundesregierung mit einem Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben, bzw. bis wann wird dieser angestrebt (bitte aktualisierte Baukosten auf Basis der letzten Kostenfortschreibung angeben)?

Berlin, den 4. Mai 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

