

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Jörg Cezanne, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Martina Renner, Bernd Riexinger, Janine Wissler und der Gruppe Die Linke

Öffentlich-private Partnerschaften für Straßen

In ihrem Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP von 2021 kündigte die Bundesregierung diverse Reformen bei der Nutzung öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) an. Nach Kenntnis der Fragestellenden ist bisher davon keine umgesetzt worden – einige, wie die Veröffentlichung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen („Die jeweiligen Ergebnisse, inklusive der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und vergebenen Verträge, müssen transparent im Internet veröffentlicht werden“), sollen laut Antwort der Bundesregierung auf eine frühere Kleine Anfrage nicht umgesetzt werden („Von einer Veröffentlichung konkreter Inhalte der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wird mit Blick auf laufende und noch durchzuführende Vergabeverfahren im Ergebnis abgesehen“; Bundestagsdrucksache 20/3799, Frage 8).

Im April 2024 deutete der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing an, im Rahmen eines möglichen neuen Infrastrukturfonds sei auch der „verstärkte Rückgriff“ auf ÖPP „denkbar“ (www.sueddeutsche.de/politik/bahn-fonds-strasse-wissing-verkehr-lindner-1.6479094).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist die Aussage des Bundesministers für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing zu verstehen, im Rahmen eines möglichen neuen Infrastrukturfonds sei der „verstärkte Rückgriff auf öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) [...] denkbar“ (www.sueddeutsche.de/politik/bahn-fonds-strasse-wissing-verkehr-lindner-1.6479094)?
 - a) Bedeutet diese Aussage eine Abkehr von den Vorgaben des Koalitionsvertrags zu ÖPP (S. 128: „Bei Kernaufgaben des Staates verbleibt es grundsätzlich bei einer staatlichen Umsetzung und Finanzierung. Ausgewählte Einzelprojekte und Beschaffungen können im Rahmen Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) umgesetzt werden.“)?
 - b) Wenn es keine Änderung zu den Vorgaben des Koalitionsvertrags gibt, welchen Zweck hat die Aussage des Bundesministers?
 - c) Soll es zur verstärkten Nutzung von ÖPP Änderungen an der Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen geben?
 - d) Sollen nach Vorstellung des Bundesministers ÖPP – wie bisher – nur für Straßenprojekte genutzt werden oder auch für andere Verkehrsträger (ggf. welche)?

2. Wann erfolgt beim ÖPP-Projekt „A [Autobahn] 7 Göttingen – Bockenem“ die Verkehrsfreigabe?
3. Wie ist der Stand beim Schlichtungsverfahren „A 94 Forstinning – Markt“, das am 12. September 2022 vom Auftragnehmer beantragt wurde (siehe Antwort zu Frage 18 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/3799)?
4. Welche neuen Schlichtungsverfahren bei ÖPP-Projekten im Bereich Straßenbau wurden in den letzten zwei Jahren eingeleitet, und wie ist ggf. der Stand?
5. Wird der Autobahnabschnitt „A 1 Münster – Osnabrück“ nach der 2023 wegen Unwirtschaftlichkeit gescheiterten Vergabe als ÖPP-Projekt (www1.wdr.de/nachrichten/westfalen-lippe/A1-Autobahnausbau-Stopp-Muenster-Osnabrueck-100.html) weiterhin als ÖPP geplant oder wird er nun konventionell gebaut, und wie ist jeweils der Zeitplan?
6. Wie ist der Planungsstand bei den geplanten ÖPP-Projekten „A 61 LGr. [Landesgrenze] Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg – AK [Autobahnkreuz] Frankenthal“ und „A 44 Diemelstadt – Kassel-Süd“ (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-projekte-der-2-staffel.html)?
7. Sind über die in den Fragen 5 und 6 genannten ÖPP-Projekte des Bundes zum Bau von Straßen hinaus weitere in irgendeiner Art in Vorprüfung (bitte ggf. auflisten und Stand der Prüfung beschreiben)?
8. Was ist das Ergebnis der Gespräche über mögliche Nachträge bei der Finanzierung im Bau befindlicher ÖPP-Projekte wegen Lieferschwierigkeiten bzw. gestiegener Baukosten (siehe Antwort zu Frage 20 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/3799)?
 - a) Welche zusätzlichen Zahlungen gibt es bzw. sind solche absehbar (bitte einzeln mit Projekten, Zeitpunkt und Summe auflisten)?
 - b) Was ist bzw. wäre ggf. die rechtliche Basis für zusätzliche Zahlungen?
 - c) Wurden oder werden für zusätzliche Zahlungen Verträge geändert?
9. Bei welchen Autobahn-ÖPP-Projekten trägt der Bund das Risiko (vgl. Bericht der Bundesregierung über ÖPP-Projekte im Betrieb, Bundestagsdrucksache 20/8720, S. 11) für
 - a) generelle Preissteigerungen,
 - b) Energiepreissteigerungen?
10. Welche zusätzlichen finanziellen Zahlungen des Bundes bei Autobahn-ÖPP-Projekten ergeben sich bzw. welche sind für die kommenden Jahre absehbar (bitte tabellarisch auflisten je Projekt mit Summen nach Jahren) durch
 - a) generelle Preissteigerungen,
 - b) Energiepreissteigerungen?
11. Was ist der Grund für die 10 Mio. Euro Mehrkosten beim ÖPP-Projekt „A 49, AD [Autobahndreieck] Ohmtal (A 5) – AS [Anschlussstelle] Fritzlar“ im Bundeshaushalt 2024 (laut „Übersichten – Teil X: ÖPP-Projekte“ 1 438 Mio. Euro, gegenüber 1 428 Mio. Euro im Bundeshaushalt 2023)?
12. Was ist der Grund für die 14 Mio. Euro Mehrkosten beim ÖPP-Projekt „A 7 Göttingen – Bockenem“ im Bundeshaushalt 2024 (laut „Übersichten – Teil X: ÖPP-Projekte“ 1 076 Mio. Euro, gegenüber 1 062 Mio. Euro im Bundeshaushalt 2023)?

13. Ist das ÖPP-Projekt „A 7 Göttingen – Bockenem“ durch die Kostensteigerung auf 1 076 Mio. Euro (Bundeshaushalt 2024, Übersichten – Teil X: ÖPP-Projekte“) gegenüber ursprünglich geplanten 926 Mio. Euro (Bundeshaushalt 2018, Übersichten – Teil X: ÖPP-Projekte“) gemessen an der finalen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung noch wirtschaftlich?
14. Wie erklärt die Bundesregierung, dass sie in ihrer Antwort vom 14. Oktober 2021 auf die Berichts-anforderung des Abgeordneten Victor Perli als Gründe für die Kostensteigerung um 65 Mio. Euro beim ÖPP-Projekt „A 7 Göttingen – Bockenem“ im Bundeshaushalt 2022 vor allem Fledermäuse, archäologische Grabungen und Vorkommen von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (Teer) im Straßendamm nennt, auf Nachfrage nach den genauen Kostenanteilen in ihrer Antwort zu Frage 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/3799) aber nur 19 391,84 Euro für Fledermäuse, 233 102,57 Euro für Teer und 0(!) Euro für archäologische Grabungen als konkrete Mehrkosten aufführt (zusammen also nur 252 494,41 Euro)?
 - a) Warum wurden in der ersten Antwort archäologische Grabungen erwähnt, obwohl laut der zweiten Antwort keine Kosten entstanden sind?
 - b) Warum lässt sich mit den genannten Kosten der zweiten Antwort nur ein Bruchteil der 65 Mio. Euro erklären?
 - c) Was war der tatsächliche Grund für die Kostensteigerungen (bitte die 65 Mio. Euro komplett aufschlüsseln)?
15. Bei welchen ÖPP bei Bundesautobahnabschnitten wurde jeweils ein Kostenvergleich und/oder ein Nutzenvergleich mit der konventionellen Variante für die
 - a) vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und/oder
 - b) abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchungvorgenommen (bitte tabellarisch darstellen)?
16. Was waren bei den diversen Kosten- und Nutzenvergleichen für die vorläufigen und abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP bei Bundesautobahnabschnitten die Ergebnisse (bitte tabellarisch den jeweiligen prozentualen Vor- oder Nachteil der ÖPP-Variante gegenüber der konventionellen darstellen, ohne den jeweils dahinterstehenden Autobahnabschnitt zu nennen)?
17. Wann genau und aus welchen Gründen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der Nutzenvergleich bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für ÖPP eingeführt?
18. Welche Veränderungen hat es nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils bei der Methodik des Kostenvergleichs und des Nutzenvergleichs für Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für ÖPP seit ihrer Einführung gegeben?
19. Wie ist der Stand bei der Überprüfung des methodischen Vorgehens für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von ÖPP-Projekten (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 6 bis 7c der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/3799)?
 - a) Ist das Gutachten schon fertig, und wenn ja, wann wird es veröffentlicht, bzw. wenn nein, wann soll es fertig sein, und wird es veröffentlicht werden?
 - b) Was sind ggf. die wesentlichen Ergebnisse des Gutachtens?

- c) Welche Konsequenzen zieht das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ggf. aus den Ergebnissen des Gutachtens?
- d) Ist mit Änderungen noch in dieser Legislaturperiode zu rechnen?
20. Wie lange waren Baukosten und Bauzeit pro Kilometer bei den bisher für den Verkehr freigegebenen ÖPP-Autobahnabschnitten (bitte tabellarisch je Abschnitt jeweils Länge des Abschnitts, Datum des Baubeginns, Datum der Verkehrsfreigabe, Baukosten und daraus abgeleitete Bauzeit bzw. Baukosten pro Kilometer sowie ob Neu- oder Ausbau angeben)?
21. Wie lange waren Baukosten und Bauzeit pro Kilometer bei seit 2010 für den Verkehr freigegebenen konventionell neu- oder ausgebauten Autobahnabschnitten (bitte tabellarisch je Abschnitt jeweils Länge des Abschnitts, Datum des Baubeginns, Datum der Verkehrsfreigabe, Baukosten und daraus abgeleitete Bauzeit bzw. Baukosten pro Kilometer sowie ob Neu- oder Ausbau angeben)?
22. Welche Kosten für den Betriebsdienst hat die Autobahn GmbH des Bundes im Schnitt für die von ihr betriebenen Autobahnabschnitte pro Kilometer und Jahr?
23. Welche Kosten für den Betriebsdienst fallen bei den für den Verkehr freigegebenen ÖPP-Autobahnabschnitten im Schnitt pro Kilometer und Jahr an?
24. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Verkehrsunfälle pro gebautem Kilometer entlang der Baustellen bei den bisher für den Verkehr freigegebenen ÖPP-Autobahnabschnitten (bitte tabellarisch jeweils Länge des Abschnitts, Zahl der durchgeführten Kfz, Zahl der Unfälle, Zahl der dabei schwer Verletzten und Zahl der dabei Gestorbenen angeben)?
25. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Verkehrsunfälle pro gebautem Kilometer entlang der Baustellen bei den seit 2010 für den Verkehr freigegebenen konventionell neu- oder ausgebauten Autobahnabschnitten (bitte tabellarisch jeweils Länge des Abschnitts, Zahl der durchgeführten Kfz, Zahl der Unfälle, Zahl der dabei schwer Verletzten und Zahl der dabei Gestorbenen angeben)?
26. Wird beim Bau von ÖPP-Autobahnabschnitten die gleiche Zahl baustellenfreier Abschnitte (bzw. „Beruhigungsstrecken“ oder „Entspannungsabschnitte“) pro gebauten Kilometer vertraglich verlangt und/oder praktisch umgesetzt wie bei konventionell gebauten Abschnitten, und wenn nein, wie sind die Vorgaben für ÖPP?

Berlin, den 13. Mai 2024

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Gruppe