Deutscher Bundestag **Drucksache 20/12007**
20. Wahlperiode 21.06.2024

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Lötzsch, Jörg Cezanne, weiterer Abgeordneter und der Gruppe Die Linke – Drucksache 20/11459 –

Öffentlich-private Partnerschaften für Straßen

Vorbemerkung der Fragesteller

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 „verstärke Rückgriff" auf ÖPP „denkbar" (www.sueddeutsche.de/politik/bahn-fonds-strasse-wissing-verkehr-lindner-1.6479094).

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?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 21. Juni 2024 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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)?

Die Fragen 1 bis 1d werden gemeinsam beantwortet.

Mit Blick auf den erheblichen Investitions- und Erhaltungsstau bei allen Verkehrsträgern prüft das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), wie die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf eine erweiterte Grundlage gestellt werden kann. Ziel ist es dabei, einen überjährigen Mitteleinsatz zu ermöglichen, um die für die Umsetzung von Investitionsmaßnahmen notwendige Planungs- und Finanzierungssicherheit zu gewährleisten. Die Überlegungen zu einem Infrastrukturfonds stehen noch am Anfang und sind im Wesentlichen auf die nächste Legislaturperiode gerichtet.

Nach dem aktuellen Koalitionsvertrag können ausgewählte Einzelprojekte und Beschaffungen im Rahmen Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) umgesetzt werden, soweit die jeweiligen Voraussetzungen, zu denen u. a. Wirtschaftlichkeit und Transparenz zählen, erfüllt sind. Im Zuge des in § 7 der Bundeshaushaltsordnung festgelegten Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit sind für alle finanzwirksamen Maßnahmen geeignete Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen, um eine wirtschaftliche Umsetzung dieser Maßnahmen sicherzustellen. Für ÖPP-Projekte wird somit fortwährend geprüft, ob die jeweilige Maßnahme als ÖPP-Variante mindestens so wirtschaftlich realisiert werden kann wie auf konventionellem Wege. Eine Änderung der Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen erfolgt, sofern dies methodisch geboten ist.

Bei den anderen Verkehrsträgern außerhalb der Straße gibt es bisher keine ÖPP-Projekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Beschaffungsvarianten sind in geeigneten Fällen in Betracht zu ziehen. Auf die bereits angeführten Inhalte der BHO wird verwiesen.

2. Wann erfolgt beim ÖPP-Projekt „A [Autobahn] 7 Göttingen – Bockenem“ die Verkehrsfreigabe?

Der Ausbau erfolgte unter Aufrechterhaltung des Verkehrs. Alle im Laufe des Baugeschehens fertiggestellten Teilstücke wurden sukzessive bis zum 31. Januar 2024 in Betrieb genommen.

3. Wie ist der Stand beim Schlichtungsverfahren „A 94 Forstinning – Marktl“, 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?

Die Fragen 3 und 4 werden gemeinsam beantwortet.

Das Schlichtungsverfahren „A 94 Forstinning – Marktl“ wurde im Jahr 2023 abgeschlossen. Außerdem wurden in den letzten zwei Jahren bei folgenden ÖPP-Projekten Schlichtungsverfahren eingeleitet:

- ÖPP-Projekt „A 3, AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried“: der Auftragnehmer hat am 14. Dezember 2023 ein Schlichtungsverfahren beantragt.
- ÖPP-Projekt „A 6, AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg“: der Auftragnehmer hat am 7. November, 22. Dezember und 29. Dezember 2023 jeweils ein Schlichtungsverfahren beantragt.
- ÖPP-Projekt „Betreibermodell A 4 Hörselberge (A-Modell)“: der Auftragnehmer hat am 26. Oktober 2023 ein Schlichtungsverfahren beantragt.

In allen Verfahren fanden bereits Sitzungen des Schlichtungsausschusses statt; die Verfahren sind noch nicht abgeschlossen.

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?

Nach Aufhebung der ÖPP-Ausschreibung ist geplant, das Projekt „Sechsstreifiger Ausbau der A 1 zwischen Münster und Osnabrück“ mittels konventioneller Ausschreibung zu realisieren. Gegebenenfalls wird es dabei einzeln auszuschreibende Abschnitte und/oder Bauwerke geben. An einem Zeitplan zur Realisierung wird gearbeitet. Für das Jahr 2024 ist der Beginn von Überführungsbauwerken (Brückenbauwerke) mit einem Investitionsvolumen von ca. 15 Mio. Euro vorgesehen.

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)?

Für den Ausbau der A 61 liegt unanfechtbares Baurecht vor. Grunderwerb und bauvorbereitende Maßnahmen befinden sich in Umsetzung. Die Erstellung von Referenzplanung und Vergabeunterlagen wird derzeit finalisiert. Vorbehaltlich ausreichender Finanzmittel in der aktuell aufzustellenden Finanzplanung bis 2028 ist geplant, das Vergabeverfahren im dritten Quartal 2024 zu starten.

Für das Projekt „A 44 Diemelstadt – Kassel-Süd“ soll zu gegebener Zeit ergebnisoffen geprüft werden, ob eine ÖPP-Realisierung möglich ist.

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)?

Ausgewählte Einzelprojekte und Beschaffungen können im Rahmen von ÖPP oder vergleichbarer Beschaffungsalternativen umgesetzt werden. Nach Angaben der Autobahn GmbH des Bundes werden zurzeit verschiedene Ansätze und Modelle ergebnisoffen untersucht.

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?

Die Fragen 8 bis 8c werden gemeinsam beantwortet.

Laufende Straßenbaumaßnahmen sollen unabhängig von der jeweiligen Beschaffungsform grundsätzlich fortgeführt werden. Für konventionelle Bauvorhaben, für die vor dem 11. März 2022 ein Bauvertrag (nach VOB/B) geschlossen wurde, besteht ausweislich der Rundschreiben des BMDV vom 25. März 2022 und vom 22. Juni 2022 die Möglichkeit, den Vertrag mit Blick auf die vereinbarten Preise nach den Grundsätzen des § 313 BGB (Störung der Geschäftsgrundlage) anzupassen. Bei Vorliegen einer Unzumutbarkeit in Bezug auf das Festhalten an den vertraglichen Vereinbarungen unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände des jeweiligen Einzelfalls wurden bei den noch in der Bauphase befindlichen ÖPP-Projekten entsprechend nachträgliche Preisanpassungen ermöglicht, um eine Wiederherstellung der Zumutbarkeit zu erreichen.

Für die ÖPP-Projekte „A 3 AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried“ und „A 49 AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar“ wurden mit dem jeweiligen Auftragnehmer individuelle Ergänzungsvereinbarungen geschlossen. Im ÖPP-Projekt „B 247 Mühlhausen bis Bad Langensalza“ ist der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung beabsichtigt. Zum ÖPP-Projekt „A 7 Göttingen – Bockenem“ wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

In der nachfolgenden Darstellung sind die erfolgten sowie vorgesehenen Zahlungen nebst entsprechender Ist- sowie Soll-Werte (Maximalbeträge) abgebildet (in Mio. Euro).

Land	Projekt	2023 Ist	2024 Ist	2024 Soll	2024 Gesamt (Ist + Soll)	2025 Soll	2026 VE
BY	A 3	46,276	11,781	14,016	25,797	17,720	1,699
HE	A 49	25,952	9,916	3,579	13,496		
TH	B 247			16,552	16,552	4,810	1,017

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?

Grundsätzlich tragen bei allen Projekten die Konzessionsnehmer bzw. Auftragnehmer das Risiko für sämtliche Preissteigerungen in der Bauphase. Erreichen diese jedoch ein Ausmaß, das für den Konzessionsnehmer bzw. Auftragnehmer unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände im konkreten Fall unzumutbar wird, hat dieser gemäß § 313 BGB Anspruch auf eine Vertragsanpassung. Dabei handelt es sich um einen Sonderfall. Das monatliche Entgelt für Betrieb, Erhaltung und sonstige Leistungen betreffend die Betriebs- und Erhaltungsphase wird hingegen generell mit einem kombinierten Preisindex über die Gesamtlaufzeit der Projekte jährlich angepasst. In diesem Index ist neben Materialien, Stoffen und Lohn auch Energie berücksichtigt. Auf diese Weise wird angesichts der langen Laufzeit der Verträge das Preisrisiko angemessen vom Bund mitgetragen, wobei auch etwaige Preissenkungen zugunsten des Bundes erfasst werden.

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?

Die geplanten Zahlungen des Bundes bei Autobahn-ÖPP-Projekten basieren auf statistisch belegbaren Preissteigerungsannahmen, die im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf Basis von zum Stichtag vorliegenden Daten verarbeitet wurden. Für den Prognosehorizont der Vertragslaufzeit werden die Ansätze mittels Prognose der durchschnittlichen Preisentwicklung fortgeschrieben. Hierbei dienen die Daten der Vergangenheit vom Statistischen Bundesamt als Basis. Für die Berücksichtigung von Preissteigerungen (inklusive Energiepreissteigerungen) bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau wird die Preisentwicklung der zugrunde liegenden Leistungen über einen kombinierten Kostenindex abgebildet. Dieser soll die Kostenentwicklung aller relevanten Kosten des Projektes innerhalb des Betrachtungszeitraums abbilden.

Dementsprechend sind die prognostizierten finanziellen Auswirkungen bereits in den aktuellen Verpflichtungsermächtigungen enthalten. Obwohl keine über die eingeplanten Preissteigerungen hinausgehenden zusätzlichen Zahlungen des Bundes durch Preis- und Energiepreissteigerungen erwartet wurden, könnten solche dennoch eintreten, wenn die generellen Preissteigerungen – wie beispielsweise in jüngerer Zeit – deutlich von den Daten der Vergangenheit des Statistischen Bundesamtes abweichen.

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)?

Die Mehrkosten resultieren zum einen aus der jährlichen Anpassung des kombinierten Preisindex für das Entgelt für Betrieb, Erhalt und sonstige Leistungen (siehe auch die Antwort zu Frage 9), zum anderen aus zusätzlichen Leistungen. Diese zusätzlichen Leistungen resultieren aus mehreren Umständen und waren im Projekt bis zur Angebotsabgabe nicht vorhersehbar, weshalb dem ÖPP-Auftragnehmer jeweils ein entsprechender Mehrkostenerstattungsanspruch zusteht. Die zusätzlichen Leistungen sind: zwei Stützwände im neu zu errichtenden Autobahndamm zur Absicherung von Masten einer Hochspannungstrasse sowie Artenschutzmaßnahmen (Fledermausleiteinrichtungen).

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)?

Die Mehrkosten resultieren zum einen aus der jährlichen Anpassung des kombinierten Preisindex für das Entgelt für Betrieb, Erhaltung und sonstige Leistungen (siehe auch Antwort zu Frage 9), zum anderen überwiegend aus Kostensteigerungen infolge des Ukrainekrieges in Höhe von 10,55 Mio. Euro.

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?

Ein wesentlicher Grund für die Kostensteigerung beim ÖPP-Projekt A 7, Göttingen – Bockenem ergibt sich aus der Bauzeitverlängerung in Folge mehrerer Fledermausvorkommen, archäologischer Grabungen, polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (Teer) im Straßendamm sowie nicht rechtzeitig durch den Auftraggeber getätigten Grunderwerbs. Diese Themen hätten sich bei konventioneller Beschaffung gleichermaßen ergeben. Die Kosteninformationen für die konventionelle Beschaffungsvariante wurden mangels Umsetzung nicht fortgeschrieben, sodass ein Vergleich des zur Umsetzung gelangten ÖPP-Projekts mit der hypothetisch gebliebenen konventionellen Beschaffungsvariante nicht zweckmäßig ist.

14. Wie erklärt die Bundesregierung, dass sie in ihrer Antwort vom 14. Oktober 2021 auf die Berichtsanforderung 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)?

Die Fragen 14 bis 14c werden gemeinsam beantwortet.

Die jeweiligen Antworten sind zutreffend, denn die einzelnen Fragen bezogen sich auf verschiedene Jahre. Die Bundesregierung hat in ihrer Antwort vom 14. Oktober 2021 erklärt, dass die genannten Positionen (neben Verzögerungen beim Grunderwerb) ursächlich für eine Bauzeitverlängerung um ein Jahr waren. Diese hat den wesentlichen Teil der Kostensteigerung um 65 Mio. Euro nach sich gezogen. Somit besteht kein Widerspruch zwischen der Antwort auf die genannte Berichtsanforderung und der Antwort auf die adressierte Nachfrage zu den Kostenanteilen der drei Positionen.

Da sich die Kleine Anfrage auf die Jahre 2021 und 2022 beschränkte und die Leistungen zu den archäologischen Grabungen bereits Ende 2020 abgeschlossen waren, wurden die entsprechenden Kosten in der Beantwortung nicht erfasst.

Neben den in der Antwort vom 14. Oktober 2021 auf die Berichtsanforderung des Abgeordneten Victor Perli genannten Gründen (Verlängerung der Bauzeit um ca. 1 Jahr, zusätzliche Arbeiten im Bereich eines Bauwerkes über Anlagen der Deutschen Bahn AG, Abbruch und Errichtung eines zusätzlichen Bauwerkes sowie sicherheitsrelevante Erfordernisse), die ein Gesamtvolumen von rund 60 Mio. Euro abdecken, waren insbesondere unerwartete Baugrundverhältnisse

und zu entfernende Bestandsleitungen sowie daneben eine größere Anzahl kleinerer Positionen für die (verbleibende) Kostensteigerung um rund 5 Mio. Euro ursächlich.

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 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

    vorgenommen (bitte tabellarisch darstellen)?

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesautobahnen ist immer ein Kostenvergleich erfolgt. Ein Nutzenvergleich ist für alle nach 2009 durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesautobahnen erfolgt.

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)?

Die Ergebnisse der Kostenvergleiche im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesautobahnen liegen in einer Bandbreite von einem einstelligen negativen bis zu einem mittleren zweistelligen positiven Prozentbereich. Im Nutzenvergleich lagen die Ergebnisse in einer Bandbreite von einem unteren einstelligen bis zu einem mittleren zweistelligen positiven Prozentbereich.

17. Wann genau und aus welchen Gründen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der Nutzenvergleich bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für ÖPP eingeführt?

Die Nutzenbetrachtung wurde mit dem Leitfaden der Finanzministerkonferenz der Länder im Jahr 2006 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?

Die Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte wird angepasst, sofern dies methodisch geboten ist. Zentrale Anpassungen der Methodik des Kostenvergleichs betreffen die Diskontierung mit einer tagesaktuellen Zinsstrukturkurve, die Berücksichtigung von Zinsänderungsrisiken in der Szenarienbetrachtung statt in der Basisvariante, die separate Risikobewertung für beide Beschaffungsvarianten und den Umgang mit Steuerrückflüssen. Im Hinblick auf den Nutzenvergleich betreffen die zentralen methodischen Anpassungen die Berücksichtigung qualitativen Nutzens, die Zusammenführung des quantitativen und qualitativen Nutzens in einer Nutzwertanalyse und die Ausgestaltung der Nutzwertanalyse.

Die Muster-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung stellt das aktuelle methodische Vorgehen bei einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für ein ÖPP-Projekt anhand eines Beispielprojekts dar (abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oepp-muster-wirtschaftlichkeitsuntersuchung.pdf?__blob=publicationFile).

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?

Die Fragen 19 bis 19d werden gemeinsam beantwortet.

Die von der Bundesregierung geplante gutachterliche Untersuchung des aktuellen methodischen Vorgehens bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen liegt noch nicht vor. Aktuell wird die Vergabe der gutachterlichen Leistung vorbereitet. Die Ausschreibung der gutachterlichen Leistung ist für dieses Jahr vorgesehen.

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)?

Die Fragen 20 und 21 werden gemeinsam beantwortet.

Eine Statistik zu kilometerbezogenen Bauzeiten und Baukosten im Vergleich zwischen konventionellen Strecken und ÖPP-Strecken wird nicht geführt. Bauabschnitte für den Ausbau bzw. die Verbreiterung oder den Neubau von Autobahnabschnitten mit jeweils sehr unterschiedlichen Abschnittslängen und unterschiedlichen geometrischen, verkehrlichen, topographischen und geologischen Randbedingungen sind kaum vergleichbar, sodass statistische Erhebungen nicht sachdienlich erscheinen. Zudem werden wegen des Lebenszyklusansatzes bei ÖPP im Bundesfernstraßenbau (Ausführungsplanung, Bau, Erhaltung, Betrieb und (anteilige) Finanzierung über einen Vertragszeitraum von in der Regel 30 Jahren) die Kosten der einzelnen Leistungsbereiche nicht ausgewiesen. Der Ausweis durchschnittlicher Kosten pro Kilometer Autobahn je Leistungsbereich sowie ein entsprechender Vergleich der Beschaffungsvarianten untereinander ist deshalb nicht zweckdienlich möglich.

22. Welche Kosten für den Betriebsdienst hat die Autobahn GmbH des Bundes im Schnitt für die von ihr betriebenen Autobahnabschnitte pro Kilometer und Jahr?

Die Kosten für den Betriebsdienst unterliegen zum Teil starken Schwankungen (Topographie, Art und Zustand der Fahrbahnoberflächenbefestigung, Anzahl der Fahrstreifen, Betriebsstoffe etc.). Eine Durchschnittsermittlung der Kosten pro Kilometer und Jahr ist insoweit nur sehr eingeschränkt aussagekräftig.

Nach Angaben der Autobahn GmbH des Bundes liegen die rein rechnerisch ermittelten Kosten bei:

Jahr	**Kosten Segment Betrieb und Verkehr (Tausend Euro)**	**Kosten je Bewertungskilometer (Tausend Euro)**
2022	972 616	56,8
2023	1 056 463	61,7

23. Welche Kosten für den Betriebsdienst fallen bei den für den Verkehr freigegebenen ÖPP-Autobahnabschnitten im Schnitt pro Kilometer und Jahr an?

Der Betriebsdienst ist Teil des gesamten Leistungsumfangs von ÖPP-Projekten und wird nicht gesondert vergütet. Insoweit hat die Bundesregierung keine Kenntnisse hinsichtlich der Kosten des privaten ÖPP-Vertragspartners.

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 durchgefahrenen 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 durchgefahrenen Kfz, Zahl der Unfälle, Zahl der dabei schwer Verletzten und Zahl der dabei Gestorbenen angeben)?

Die Fragen 24 und 25 werden gemeinsam beantwortet.

Für den erfragten Zeitraum liegen der Autobahn GmbH des Bundes keine Daten über Unfallzahlen und verkehrsrechtliche Anordnungen in Bezug auf Arbeitsstellen vor. Letztere wären Voraussetzung, um zeitlich-räumlich zu entscheiden, welche Unfälle einer Arbeitsstelle zuzuordnen sind. Die Autobahn GmbH hat die Aufgaben der Auftragsverwaltung sowie die straßenverkehrsrechtlichen Aufgaben erst zum 1. Januar 2021 übernommen.

Der Vollzug der StVO auf den Autobahnen – und damit das Setzen der entsprechenden Rahmenbedingungen – lag auf Grundlage von Artikel 83, 85 GG bis zum 31. Dezember 2020 in der Verantwortung der Länder. Er war nicht Bestandteil der Auftragsverwaltung, weshalb die Länder in dieser Hinsicht nicht der Fachaufsicht des Bundes unterlagen.

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?

ÖPP-Projekte und konventionelle Projekte unterscheiden sich in der Regel in der Gesamtlänge der Baumaßnahme und häufig auch in den verkehrlichen und geometrischen Randbedingungen. Insofern besteht keine absolute Vergleichbarkeit. Grundsätzlich richtet sich aber die Einrichtung und Länge der Arbeitsstellen nach den entsprechenden Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen. Diese gelten für ÖPP-Projekte und konventionelle Projekte gleichermaßen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333