

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Öffentlich-Private-Partnerschaft-Vergabeverfahren für die Strecke Autobahn 1 Münster – Osnabrück

Der Ausbau der Autobahn 1 (A 1) auf der Strecke Münster – Osnabrück ist nach Auffassung der Fragesteller eine unverzichtbare Baumaßnahme und hat als laufendes und fest disponiertes Projekt zur Engpassbeseitigung (FD-E) die höchste Dringlichkeitskategorie im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) erhalten. Als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes hat die A 1 eine großräumige, überregionale und grenzüberschreitende Bedeutung für Wirtschaft, Bürger und Transitverkehr.

Durch den überraschenden Abbruch des ÖPP-Vergabeverfahrens (ÖPP = Öffentlich-Private Partnerschaft) im Herbst 2023 ist die Fertigstellung des Projekts im Jahr 2028 in weite Ferne gerückt. Nun soll der Ausbau abschnittsweise durch die bundeseigene DEGES gebaut werden (vgl. www.deges.de/projekte/projekt/ppp-a1-sechsspuriger-ausbau/). Über einen konkreten Zeitplan hat die Bundesregierung bislang keine Auskunft gegeben (vgl. www.wn.de/muensterland/a1-autobahn-ausbau-muenster-osnabrueck-verzoegerung-2951359?pid=true&ngp). Die Fragesteller befürchten, dass die Kosten nun durch den sich voraussichtlich über mehrere Jahre hinziehenden abschnittswisen Ausbau die ursprünglich für das ÖPP-Modell veranschlagten Kosten übersteigen. Betroffene Gemeinden entlang der A 1 zwischen Münster und Osnabrück rechnen damit, dass sich der Ausbau nun um viele Jahre verzögern und immer teurer wird. Außerdem erwarten die Akteure vor Ort, dass der verzögerte Ausbau zu einer massiven Beeinträchtigung der Wirtschaft in den umliegenden Regionen führt (vgl. www.ihk.de/osnabrueck/servicemarken/aktuell/pressemeldungen/pressemeldungen-2024/juli-2024/sechsstreifigen-ausbau-der-a1-zuegig-voranbringen-6205934). Die Fragesteller möchten sich deshalb bei der Bundesregierung nach dem Zeitplan des Ausbaus und den konkreten Kosten erkundigen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum wurde das ÖPP-Vergabeverfahren gestoppt?
2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Aufhebung, insbesondere im Hinblick auf die Attraktivität des Modells und die Risikoverteilung?
3. Welche Kosten hätte die Bundesregierung im Rahmen eines ÖPP-Modells tragen müssen?
4. Wann wäre die Fertigstellung des Ausbaus im Rahmen eines ÖPP-Modells erfolgt?
5. Wieso startet die Bundesregierung das Vergabeverfahren nicht neu?

6. Mit welchen Kosten für den nun konventionell geplanten Ausbau rechnet die Bundesregierung?
7. Wie sieht der Zeitplan für die Ausschreibung und die Realisierung des Ausbaus aus, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung?
8. Warum werden sämtliche Bauabschnitte nicht gemeinsam ausgeschrieben?
9. Welche Beschleunigungen werden am Beispiel der A 1 Münster–Osnabrück durch das in dieser Wahlperiode vom Deutschen Bundestag verabschiedete Genehmigungsbeschleunigungsgesetz im Verkehrsbereich konkret erreicht?
10. Enthalten die Beschlüsse der Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) am 6. November 2023 zur Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung Maßnahmen zur Weiterentwicklung der ÖPP-Modellierung und der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, und wenn ja, welche?
11. Profitiert ein Projekt wie die A 1 Münster–Osnabrück von den MPK-Beschlüssen, und wenn ja, inwiefern?

Berlin, den 4. September 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion