

Antwort

der Bundesregierung

der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12820 –

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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&np). 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.

1. Warum wurde das ÖPP-Vergabeverfahren gestoppt?

Die Vergabestelle, im vorliegenden Fall die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes, hat das Vergabeverfahren aufgehoben, da kein wirtschaftliches Angebot eingereicht

wurde. Die für das Projekt eingeplanten und verfügbaren Haushaltsmittel wurden signifikant überschritten.

2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Aufhebung, insbesondere im Hinblick auf die Attraktivität des Modells und die Risikoverteilung?
5. Wieso startet die Bundesregierung das Vergabeverfahren nicht neu?

Die Fragen 2 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Verfügbarkeitsmodell als solches und die diesbezüglich über die Jahre erreichten Standards haben sich aus Sicht der Bundesregierung bewährt. Die Risikoverteilung folgt der Maßgabe, dass diese der potenziell effizientesten Risikomanagementkompetenz entsprechen soll. Damit sollen nicht zuletzt unnötige Risikokosten im Projekt vermieden werden.

Das Vergabeverfahren für das Projekt A 1 stand im Zeichen schwieriger geopolitischer Entwicklungen und Unsicherheiten, die gerade für langfristige Kalkulationen und die den ÖPP-Projekten immanenten, entsprechend langfristigen vertraglichen Bindungen besondere Herausforderungen darstellen. Die im Vergabeverfahren erfolgten Bemühungen, die aus den Herausforderungen resultierenden Schwierigkeiten abzufangen und die Kalkulations-sicherheit für die Bieter zu erhöhen, haben im Ergebnis augenscheinlich nicht ausgereicht, um die mit der insgesamt unsicheren Lage verbundene Bepreisung aller erdenklichen Risiken auf unterschiedlichen Ebenen im Projekt zu überwinden. Aus Sicht der Bundesregierung ist aus diesem Fall nicht zu schlussfolgern, dass die Attraktivität des Modells als solches dauerhaft in Frage gestellt wäre oder dass eine komplett neu strukturierte Risikoverteilung entwickelt werden müsste. ÖPP-Projekte erfordern angesichts ihrer komplexen Struktur eine ausgewogene Risikoverteilung mit entsprechenden Anreizen für die Vertragspartner. Dies wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in den bisherigen Vergabeverfahren im Grundsatz auch nicht in Frage gestellt. Im konkreten Fall ist ein entsprechender Wettbewerb um das Projekt aus verschiedenen Gründen nicht zur Entfaltung gelangt. Die Gründe unterlagen nicht der Einflussphäre des Auftraggebers.

Die Bundesregierung führt im Bundesfernstraßenbau selbst generell keine Vergabeverfahren durch. Sie hält es im vorliegenden Fall nach dem Verlauf und Ergebnis des erfolglos durchgeführten Verfahrens sowie der durchgeführten Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit für nachvollziehbar und folgerichtig, dass die Autobahn GmbH des Bundes nun eine konventionelle Umsetzung des Ausbaus der Streckenabschnitte verfolgt.

3. Welche Kosten hätte die Bundesregierung im Rahmen eines ÖPP-Modells tragen müssen?

Der Bund hätte im Fall einer Vergabe des Projekts – wie bei anderen ÖPP-Projekten auch – die Vergütung für das Leistungspaket Bau, Erhaltung, Betrieb und anteilige Finanzierung sowie damit in Zusammenhang stehende Leistungen über den Vertragszeitraum von 30 Jahren zu tragen gehabt.

4. Wann wäre die Fertigstellung des Ausbaus im Rahmen eines ÖPP-Modells erfolgt?

Die Fertigstellung des Ausbaus war im ÖPP-Vergabeverfahren für den 31. Dezember 2027 vorgesehen.

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?

Die Fragen 6 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Autobahn GmbH des Bundes arbeitet derzeit an einem Konzept für einen abschnittswisen Ausbau der A 1 zwischen Münster und Osnabrück. Demnach ist im Jahr 2024 der Bau von zwei Überführungsbauwerken über die A 1 im Zuge von bauvorbereitenden Arbeiten vorgesehen. Aussagen über die Fertigstellung des gesamten Streckenabschnitts sind derzeit nicht möglich.

Die Kosten für den konventionellen Ausbau der A 1 werden nach aktuellem Stand derzeit rund 750 Mio. Euro betragen.

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?

Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist es, die Planungsverfahren für wichtige Infrastrukturprojekte zu straffen und die Planungszeiten deutlich zu verkürzen. Dazu ist am 29. Dezember 2023 das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich in Kraft getreten.

Da für den gesamten Streckenabschnitt die Entwurfsplanungen bereits abgeschlossen sind und bereits Baurecht vorliegt, fällt das Vorhaben nicht in den Anwendungsbereich des Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich.

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?

Nein. Die Beschlüsse der Ministerpräsidentenkonferenz differenzieren nicht danach, ob eine Straße durch ein ÖPP Projekt realisiert wird oder nicht.

11. Profitiert ein Projekt wie die A 1 Münster–Osnabrück von den MPK-Beschlüssen, und wenn ja, inwiefern?

Die Beschlüsse der Ministerpräsidentenkonferenz bzw. die vorgesehenen Maßnahmen zur Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben wurden im Bereich der

Bundesfernstraßen durch das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz umgesetzt. Von den darin formulierten Maßnahmen werden Bundesfernstraßenvorhaben im Stadium der Genehmigungsplanung profitieren.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.