

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/3297 –**

### Planungsdefizite und Planungsengpässe in der Wasserstraßeninfrastruktur

1. Plant die Bundesregierung den Einsatz sogenannter PB-Modelle (Planung und Bau)?

Ja.

2. Welchem Prinzip folgt die Entwicklung und Etablierung sogenannter PB-Modelle, und welche Ziele werden damit verfolgt?
3. Inwiefern erhofft sich die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) durch „PB-Modelle“ einerseits eine Steigerung der Projektanzahl insgesamt und andererseits eine Beschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Vergabe von Planung und Bau von Maßnahmen an Bundeswasserstrassen als PB-Modell und der stärkeren Einbindung der Bauwirtschaft in den Planungsprozess sollen Beschleunigungseffekte erzielt werden.

4. In welchem Ausmaß soll die Anzahl der Projekte gesteigert und die Realisierungszeit von Projekten reduziert werden?
5. Wann werden die ersten „PB-Modelle“ auf den Markt kommen, und wie viele „PB-Modelle“ sind in welchen Zeitraum geplant?
6. Welche Investitionsvolumen werden durch „PB-Modelle“ abgedeckt?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der WSV werden aktuell die ersten drei Projekte als PB-Modell vorbereitet, um Erfahrungen hinsichtlich der erzielbaren Beschleunigungseffekte zu sammeln. Das Investitionsvolumen sowie die Anzahl der PB-Modelle kann derzeit noch nicht beziffert werden.

7. Nach welchen Kriterien entscheidet die öffentliche Verwaltung, welches Projekt als „PB-Modell“ vergeben werden soll, und welche Projekte sind dafür nach Auffassung der Bundesregierung besonders gut geeignet?

Zunächst wird die Bundesregierung im Bereich der Wasserstraße Pilotprojekte als PB-Modell durchführen, um erste Erfahrungen zu sammeln.

8. Welche (Planungs-)Leistungen und Risiken sollen gemäß Bundesregierung auf die private Bauwirtschaft übergehen, und welche Aufgaben verbleiben in der Hand der WSV?

Bei dem PB Modell soll die Verantwortung für die Entwurfs-/Ausführungsplanung sowie die Bauausführung vollständig auf den Auftragnehmer übertragen werden. Die WSV gibt mittels eines Leistungsprogramms die Ziele und Qualitätsanforderungen für das zukünftige Bauwerk vor. Bei der WSV verbleiben im Rahmen der Bauabwicklung die Bauaufsicht, Kontrollen und Prüfungen in Hinblick auf die vorstehend genannten Vorgaben sowie die Vertragsabwicklung.

9. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass „PB-Modelle“ vom Markt angenommen werden und dabei die Interessen der mittelständischen Bauwirtschaft berücksichtigt werden?

Gemäß § 97 Absatz 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen ist der Bund verpflichtet, mittelständische Interessen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge vornehmlich zu berücksichtigen. Leistungen sollen danach in der Menge in Teillote aufgeteilt und getrennt nach Art oder Fachgebiet als Fachlose vergeben werden, wenn nicht wirtschaftliche oder technische Gründe eine gemeinsame Vergabe erfordern.

10. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung bislang mit der Übertragung eines Teils der Planungsleistungen auf die Bauwirtschaft bei Projekten anderer Verkehrsträger sammeln können?

Erfahrungen mit der Übertragung eines Teils der Planungsleistungen auf die Bauwirtschaft wurden beim Verkehrsträger Straße u. a. bei den ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau gesammelt. Die Auftragnehmer hatten die Detail- bzw. Ausführungsplanung zu erstellen.

Diese Vorgehensweise hat sich in den bislang durchgeführten Projekten bewährt.

Die DB hat keine Erfahrung in der Übertragung von Planungen an Bauauftragnehmer in frühen Leistungsphasen von Bauprojekten.