

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Christine Buchholz, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Planung und Bau der Bundesautobahn 49

Das Projekt der Autobahn 49 von der Anschlussstelle Neuental bis zur A 5 ist als „laufend und fest disponiert“ im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) enthalten. Es liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor und Bau und Betrieb sollen als öffentlich-private-Partnerschaft (ÖPP) realisiert werden.

Im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 sind zum Projekt Daten und Fakten zusammengetragen, die aber mittlerweile nicht mehr einsehbar sind für die Öffentlichkeit. Aus dem den Fragestellern vorliegenden Projektdossier vom August 2017 geht hervor, dass „für die gesamtwirtschaftliche Bewertung bei allen Verkehrsträgern der Preisstand von 2012 gewählt“ wurde. Die erwarteten Kosten für den Bau der A 49 ab Neuental-Bischhausen bis zur A 5 sind ausweislich der Projektbewertung von Juli 2011 (554,08 Mio. Euro) bis 2016 (874,9 Mio. Euro lt. Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/10360) um über 63 Prozent gestiegen. Somit ist davon auszugehen, dass die Kosten vom Preisstand 2012 bis 2016 um rund 50 Prozent, vom Preisstand 2014 (675 Mio. Euro) bis 2016 um über 30 Prozent gestiegen sind. Bis Februar 2010 erklärte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, es müsse Rechtssicherheit für das Gesamtprojekt A 49 bestehen, bevor Geld für den Abschnitt VKE 20 (Neuental-Bischhausen – Schwalmstadt – Treysa) zur Verfügung gestellt werde (HNA vom 24. Februar 2010). Aber schon im März 2010 teilte der hessische Verkehrsminister mit, dass vom Bund Geld für vorbereitende Maßnahmen zur Verfügung gestellt werde (Oberhessische Presse vom 12. März 2010). Am 15. März 2011 erfolgte dann der erste Spatenstich für den Tunnel Treysa-Frankenhain.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es zutreffend, dass bei der Projektbewertung für den Bundesverkehrswegeplan aus dem den Fragestellern vorliegenden Projektdossier die prognostizierten Be- und Entlastungen der Wohnbevölkerung in Bezug auf Lärm, Abgase sowie innerörtliches Unfallgeschehen nicht personenbezogen, sondern lediglich die Anzahl der Fahrzeuge als Kenngröße betrachtet werden (bitte begründen)?

Wenn ja, warum?

2. Ist es zutreffend, dass bei der Belastung der Wohnbevölkerung nur die Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz nach Realisierung der Projekte der A 49 betrachtet werden, aber nicht die Belastungen durch die neu gebaute Autobahn (bitte begründen)?
3. Aus welchen Gründen wurden bei der Ermittlung der Belastung der Wohnbevölkerung durch Verkehr im Fall der A 49 (z. B. beim Nachweis der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“) nur die Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz betrachtet, nicht aber die Belastungen, die von der neugebauten Autobahn selbst ausgehen?
4. Ist diese Betrachtungsweise ein Spezifikum der A 49 (bitte begründen)?
5. Wenn die Auswirkungen auf Lärm, innerörtliches Unfallgeschehen sowie Abgasbelastungen nicht mit Bezug zu Betroffenzahlen erhoben wurden, wie ist es dann möglich, Nutzen und Kosten in diesen Bereichen zu berechnen, wenn die entscheidende Grundlage (Anzahl der Betroffenen) nicht erfasst wurde?
6. Warum weichen die in der Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 18/10360 genannten Be- und Entlastungsangaben auf unterschiedlichen Straßenzügen erheblich (bei der B 3 bis zum Vierfachen) von den in der Projektbewertung von Juli 2011 genannten Zahlen ab?
7. Aus welchen Gründen differieren die Angaben im Fall der Auswirkungen auf den Streckenzug A 5/A 7 (Gemündener Dreieck bis Kassel) in den Antworten zu den Fragen auf Bundestagsdrucksache 18/10360 (rd. 20 000 Kfz/d in der Antwort zu Frage 3, dann 5 000 – 8 000 bzw. 9 000 – 10 000 Kfz/d in der Antwort zu Frage 5)?
8. Sind die Auswirkungen des induzierten Verkehrs wie z. B. vermehrte Stau- bildung in die Reisezeitberechnung eingeflossen?
Wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
9. Wird bei einem Autobahnbau der erwartete Nutzen (z. B. die Veränderung der Reisezeiten) nach dem Bau des Projekts in unterschiedlichen Zeitabständen überprüft?
Wenn ja, wann und wie?
Wenn nein, warum nicht, und teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass dies zur Validierung und Verbesserung der Bewertungsmethodik von Bauprojekten erforderlich wäre (bitte begründen)?
10. Wie definiert die Bundesregierung den Begriff „impliziter Nutzen“ (aktuelles Projektdossier, Seite 9 von 11)?
11. Worin besteht der Unterschied zwischen der „Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten“ und „Barwert der Kosten“?
12. Was ist konkret mit der „Veränderung der Zuverlässigkeit“ im Projektdossier gemeint?
13. Ist es richtig, dass folgende Angaben des Projektdossiers zu betroffenen Wahlkreisen nicht zutreffen: Teilprojekt 1: Marburg (171), Teilprojekt 2: Lahn-Dill (172), Teilprojekt 3: Lahn-Dill (173), Fulda (174)?
14. Ist aus den Angaben des Projektdossiers zu folgern, dass die Fertigstellung der A 49 etwa im Jahr 2026 erwartet wird?
Wenn nein, wann rechnet die Bundesregierung damit?
15. Wieso wird im aktuellen Projektdossier für das Teilprojekt 1 der 29. Juli 2015 als Baubeginn angegeben, obwohl schon am 15. März 2011 der erste Spatenstich für den Tunnel Freysa-Frankenhain erfolgte?

16. Wie erklären sich die unterschiedlichen Angaben zum Nutzen-Kosten-Verhältnis, einerseits mit 3,4 in der Antwort zu Frage 1b der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10360 und andererseits mit 2,6 im letzten Projektdossier A 49 – G 31 – HE vom August 2017?
17. Gibt es aufgrund der Kostensteigerungen eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, und wie lautet dies?
Wenn nein, warum nicht?
18. Ist es zutreffend, dass die Kostensteigerung von über 63 Prozent seit Juli 2011 bei identischem Projektzuschnitt erfolgte?
Wenn ja, worauf ist die Steigerung zurückzuführen?
Wenn nein, welche Änderungen wurden vorgenommen, und inwiefern waren diese kostensteigernd?
19. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass der damalige hessische Wirtschaftsminister Alois Rhiel 2005 (vgl. Oberhessische Presse vom 12. November 2005) mitteilte, dass der neue Projektzuschnitt nicht zu einer Kostensteigerung, sondern einer Kostenminderung von 40 Mio. Euro führt, und hat die Bundesregierung diese Einschätzung geteilt (bitte begründen)?
20. Bei welchen anderen Autobahnprojekten war es nach Kenntnis der Bundesregierung der Fall, dass sich innerhalb von zwei Jahren eine Kostensteigerung von über 30 Prozent ergeben hat (bitte tabellarisch unter Angabe der Kostensteigerung in absoluten Beträgen sowie in Prozent aufführen und ggfs. auf Angaben der Straßenbauverwaltungen der Länder zurückgreifen)?
21. Ist mit der Zuschreibung des Projektes als „Verbindungsfunktion im kontinentalen und großräumigen Bereich“ laut letztem Projektdossier gegeben, dass es sich um „wesentliche Teile“ des Autobahnnetzes eines Landes handelt und damit Beteiligungen Privater im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) ausgeschlossen sind?
Wenn nein, warum nicht?
22. Zählt der Innenausbau des Tunnels bei Treysa-Frankenhain zum z. Zt. konventionell finanzierten Projekt oder zum geplanten ÖPP-Projekt (bitte begründen)?
23. Inwiefern könnte die Information über die Erhebungsmethodik der Daten der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung „geeignet sein, fiskalische Interessen des Bundes im Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen“ (Antwort zu Frage 22 auf Bundestagsdrucksache 18/10360)?
24. Wie soll ausgeschlossen werden, dass es bei der A 49 zu Nachforderungen des ersten ÖPP-Betreibers kommt?
25. Für wann ist die Verbreiterung der BAB 5 vom Gemündener zum Hattenbacher Dreieck vorgesehen (bitte begründen)?
26. Wie lang ist die inzwischen als ÖPP ausgeschriebene Strecke der A 49, für die der potenzielle Auftragnehmer den Erhalt und Betriebsdienst über 30 Jahre übernehmen soll?
27. Auf wie vielen Kilometern soll die Vertragsstrecke insgesamt neu gebaut werden, und wie lang ist die Strecke, die vom potenziellen Auftragnehmer gebaut werden soll (bitte zudem jeweils die betreffenden Autobahnabschnitte angeben)?
Welche Kosten werden dem Bund bzw. dem Auftragnehmer dabei voraussichtlich entstehen?

28. Auf wie vielen Kilometern soll die Vertragsstrecke insgesamt ausgebaut werden, und wie lang ist die Strecke, die vom potenziellen Auftragnehmer ausgebaut werden soll (bitte zudem jeweils die betreffenden Autobahnabschnitte angeben)?
- Welche Kosten werden dem Bund bzw. dem Auftragnehmer dabei voraussichtlich entstehen?
29. Auf wie vielen Kilometern soll die Vertragsstrecke grundhaft erneuert werden, und wie lang ist die Strecke, die vom potenziellen Auftragnehmer erneuert werden soll (bitte zudem jeweils die betreffenden Autobahnabschnitte angeben)?
- Welche Kosten werden dem Bund bzw. dem Auftragnehmer dabei voraussichtlich entstehen?
30. Auf wie vielen Kilometern der Vertragsstrecke sind keine Erweiterungen und keine grundhafte Erneuerung geplant (bitte zudem jeweils die betreffenden Autobahnabschnitte angeben)?
31. Welche Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerke sind vom potenziellen Auftragnehmer zu ersetzen oder neu zu bauen, und welche weiteren Anpassungen (z. B. im Bereich von Autobahnkreuzen (Autobahndreiecken) sind vom Auftragnehmer zu leisten, und welche Kosten werden dafür voraussichtlich entstehen?
32. Auf welche Höhe belaufen sich die Baukosten auf der als ÖPP ausgeschriebenen Strecke voraussichtlich insgesamt (bitte auch nach Kostenträgern differenzieren)?
33. Was sind die in der Kabinettsvorlage zum Bundeshaushalt 2017 veranschlagten Kosten absolut und pro km Ausbau und Betrieb über die gesamte Laufzeit?
34. Welche Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke wird bis zum Jahr 2050 auf der ausgeschriebene Strecke angenommen (bitte nach Personen- und Schwerlastverkehr differenzieren), und wer hat diese Verkehrsprognose(n) erstellt?
35. Welche Baumaßnahmen wurden in den letzten zehn Jahren auf der gesamten Vertragsstrecke vorgenommen bzw. begonnen (bitte nach Neubau, Ausbau, Sanierung, grundhafter Erneuerung und unter Angabe der betreffenden Streckenabschnitte differenzieren sowie Ingenieurbauwerke einbeziehen)?
- Welche Kosten sind dabei insgesamt und pro Einzelmaßnahme entstanden (bei begonnenen Maßnahmen die voraussichtlichen Kosten angeben)?
36. Wer übernimmt welche Planungskosten bei diesem Projekt bzw. den einzelnen Projektteilen?
37. Welche Planungsaufträge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits durch die öffentliche Hand (bzw. die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und baugesellschaft GmbH) ausgeschrieben, und welche Kosten entstehen dabei voraussichtlich?
- Welche Planungsleistungen sollen darüber hinaus ausgeschrieben werden?
38. Welche externen Beratungsleistungen hat die Bundesregierung sowie die für die Umsetzung des Projekts verantwortliche Straßenbauverwaltung im Rahmen dieses geplanten ÖPP-Projekts bisher in Anspruch genommen (bitte unter Nennung der entsprechenden Dienstleister angeben), und welche Kosten entstanden dabei insgesamt?
39. Welche Ausbau- oder Sanierungsarbeiten sind an direkt an die Konzessionsstrecke angrenzenden Autobahnabschnitten geplant (bitte unter Angabe der voraussichtlichen Kosten und des erwarteten Baubeginns angeben)?

40. Welche Ausbaumaßnahmen an direkt angrenzenden Streckenabschnitten sind im Bundesverkehrswegeplan enthalten, und warum wurde gerade dieser Bauabschnitt zur Realisierung in einer ÖPP ausgewählt?
- Wurden auch angrenzende Streckenabschnitte einer ÖPP-Eignungsprüfung unterzogen?
41. Wann wurde die ÖPP-Eignungsprüfung für den ausgeschriebenen Streckenabschnitt abgeschlossen, und mit welcher Empfehlung (bitte genauen Wortlaut angeben)?
- Wer hat diese Eignungsprüfung erstellt?
42. Welche Kosten haben dieses Prüfverfahren, die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vWU), die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU), die Berechnung des Private Sector Comparator (PSC) und die Ausschreibung bisher insgesamt und jeweils verursacht?
- Von wem wurden diese Kosten jeweils getragen?
43. Wurde der PSC bereits berechnet?
- Wenn ja, von wem, und mit welchem Ergebnis (bitte unter Angabe des relativen Vorteils der Realisierung als ÖPP angeben)?
- Wenn nein, warum nicht, und wann soll dies erfolgen?
44. Plant die Bundesregierung, dieses ÖPP-Projekt unter Einbezug privaten Kapitals (Anleihemodell) realisieren zu lassen?
- Wenn ja, welchen Einfluss kann die Bundesregierung wie auf den potenziellen Auftragnehmer ausüben, damit dieser private Anleger z. B. über Projektanleihen oder den Fonds für Strategische Investitionen (EFSI) einbezieht?
45. Macht die Bundesregierung gegenüber den Bietern im Rahmen von ÖPP-Ausschreibungsverfahren Vorgaben hinsichtlich der Projektfinanzierung (z. B. Finanzierungsinstrumente oder Obergrenzen für Kapitalkosten) (bitte begründen)?
- Wenn ja, welche?
- Wenn nein, warum nicht?
46. Welche Annahmen lagen der vWU sowie der WU bezüglich der Projektfinanzierung zu Grunde, ohne die die Wirtschaftlichkeit einer Beschaffungsvariante nicht zu bewerten ist?
47. Welche Autobahnmeistereien sind im Zuge der Ausschreibung des ÖPP-Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung von Einsparungen bzw. Schließung betroffen?
48. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Beschäftigten von Autobahnmeistereien, deren Tätigkeitsfeld ab Vertragsbeginn durch Private abgedeckt wird (Stellen in der Verwaltung mit einbeziehen und bitte nach Autobahnmeisterei und Art der Tätigkeit aufschlüsseln), und würden diese Beschäftigten nach Kenntnis der Bundesregierung nach Vertragsbeginn innerhalb der Straßenbauverwaltung des Landes versetzt (bitte begründen)?

49. Welche Kritikpunkte des Bundesrechnungshofes an der Erstellung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau vom 4. Juni 2015) wurden bei diesem ÖPP-Projekt berücksichtigt?

Berlin, den 9. April 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

