

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens,  
Sabine Leidig, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der  
Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/5736 –**

### **Ausbau der Bundesautobahn A 10/A 24 im Rahmen der dritten Staffel von Projekten in Öffentlich-Privater Partnerschaft im Fernstraßenbau**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem die Bundesregierung im Jahr 2014 insgesamt elf Projekte in Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau für den „Fonds für Strategische Investitionen in Europa“ (EFSI) anmeldete, wurde am 30. April 2015 per Pressemitteilung der Start einer dritten ÖPP-Staffel (Eignungsprüfungen) angekündigt (siehe [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/033-neue-generationoepp.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/033-neue-generationoepp.html)). Der Finanzierungsvariante ÖPP fällt also eine immer prominentere Rolle in der Realisierung öffentlicher Projekte zu.

Mit den vorgestellten Projekten werde „die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neu gestaltet, die Vergütungsmechanismen optimiert und der Anwendungsbereich von öffentlich-privaten Partnerschaften erweitert. Die Neue Generation ÖPP umfasst rund 600 Kilometer Autobahn und hat ein Investitionsvolumen für den Neubau von rund 7 Milliarden Euro. Hinzu kommen Erhaltungs- und Betriebsmaßnahmen für die Laufzeit von 30 Jahren in Höhe von weiteren rund 7 Milliarden Euro“.

Im Vergleich zur zweiten ÖPP-Staffel im Bundesfernstraßenbau, in der auch bereits auf Verfügbarkeitsmodelle gesetzt wurde, sind neben Ausbauprojekten auf Autobahnen auch Neubaumaßnahmen und reine Erhaltungsprojekte enthalten. Erstmals sollen ÖPP auch auf Bundesstraßen zum Einsatz kommen. Neben der Ausweitung des Anwendungsbereiches soll das Finanzierungsmodell grundlegend verändert werden, indem institutionelle Anleger entweder selbst die Federführung bei Projekten übernehmen oder über die Ausgabe von Anleihen seitens der privaten Konzessionäre in die Finanzierung eingebunden werden.

Nach dem Pilotprojekt, dem Ausbau der Bundesautobahn (A) 7 bei Hamburg, hat die Bundesregierung den Ausbau und den Betrieb eines Streckenabschnitts der A 10/A 24 zwischen der Anschlussstelle Neuruppin und dem Dreieck Pankow als Verfügbarkeitsmodell ausgeschrieben (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:190010-2015:TEXT:DE:HTML&src=0>).

**Vorbemerkung der Bundesregierung:**

Da im Rahmen dieser Kleinen Anfrage auch konkret nach Inhalten der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (WU) für das geplante ÖPP-Projekt „Verfügbarkeitsmodell A 10/A 24, AS Neuruppin bis AD Pankow“ (nachfolgend: ÖPP-Projekt A 10/A 24) gefragt wird, wird einleitend Folgendes klargestellt und im Rahmen der Fragenbeantwortung dann entsprechend auf diese Vorbemerkung verwiesen:

Zum Schutz des Wettbewerbs besteht ein Interesse des Bundes, die WUen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich vertraulich zu behandeln. Die WUen enthalten interne Kalkulationen der öffentlichen Hand zu dem jeweiligen Projekt und ihre Offenlegung wäre geeignet, den Wettbewerb in Vergabeverfahren für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich zum wirtschaftlichen Nachteil der öffentlichen Hand zu verringern. Es bestünde die Gefahr, dass Bieter ihre Angebote an den WUen ausrichten.

Soweit mit der Kleinen Anfrage Informationen begehrt werden, die das Vergabeverfahren für das geplante ÖPP-Projekt A 10/A 24 betreffen, ist darauf hinzuweisen, dass der zuständigen Vergabestelle für dieses Projekt der Umgang mit diesen Informationen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben bzw. denen der Verdingungsordnung für Bauleistungen obliegt und nicht der Bundesregierung. Insoweit gibt es keine Besonderheiten bezüglich der Behandlung der Vergabeverfahren von ÖPP-Projekten gegenüber denen von konventionell realisierten Bundesfernstraßenmaßnahmen. Die Wahrung des Wettbewerbsgeheimnisses sowie der Schutz von Produktions- und Geschäftsgeheimnissen stellen tragende Grundsätze des Vergabewesens dar. Ferner sind die Grundrechte Dritter zu beachten. Im Übrigen ist das Verfahren noch nicht abgeschlossen. In laufende Verhandlungen und Entscheidungsvorbereitungen darf nicht eingegriffen werden.

Bei dem geplanten ÖPP-Projekt A 10/A 24 handelt es sich nicht um ein Konzessionsmodell, sondern die Vergütung des Auftragnehmers erfolgt nach der Verfügbarkeit der Vertragsstrecke.

1. Wie lang ist die konzessionierte Strecke, für die der potenzielle Konzessionsnehmer den Erhalt und Betriebsdienst über 30 Jahre übernehmen soll (bitte auch die betreffenden Autobahnkilometer der A 10/A 24 angeben, zwischen denen der Erhalt der Strecke vom Konzessionsnehmer erbracht wird)?
2. Auf wie vielen Kilometern soll die Vertragsstrecke insgesamt ausgebaut werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen die Erweiterung durchgeführt werden soll)?
3. Auf wie vielen Kilometern soll die Strecke grundhaft erneuert werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen erneuert werden soll)?
4. Auf wie vielen Kilometern der Konzessionsstrecke sind keine Erweiterungen und keine grundhafte Erneuerung geplant (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer bzw. Anschlussstellen angeben)?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Ausweislich der Vergabebekanntmachung des geplanten ÖPP-Projekts A 10/A 24 vom 3. Juni 2015 sind u. a. die nachfolgend genannten Leistungen geplant. Der genaue Projektzuschnitt und Leistungsumfang werden Gegenstand der Vergabeunterlagen sein.

Der geplante sechsstreifige Ausbau der A 10 beträgt ca. 29,6 km und erstreckt sich von km 157+400 (östlich AD Havelland) bis zum AD Pankow (AD Pankow einschließlich Zulaufstrecken A 10 und A 114), die geplante grundhafte Erneuerung der A 24 beträgt ca. 29,2 km und erstreckt sich von km 204+674 (nördlich AS Neuruppin) bis km 233+900 (westlich AS Kremmen).

Die geplanten Erhaltungs- und Betriebsleistungen erstrecken sich ca. 64,2 km auf der A 10 von km 155+000 (AD Havelland) bis zum AD Pankow (AD Pankow einschließlich Zulaufstrecken A 10 und A 114) sowie auf der A 24 von km 204+674 (nördlich AS Neuruppin) bis km 236+900 (AD Havelland).

Der sechsstreifige Ausbau des ca. 5,4 km langen Streckenabschnitts von der AS Kremmen (A 24) bis östlich des AD Havelland (A 10) wurde im Jahr 2014 abgeschlossen; die Verkehrs-freigabe erfolgte am 18. November 2014.

5. Welche Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerke sind vom Konzessionsnehmer zu ersetzen oder neu zu bauen?

Der Vertragsgegenstand soll u. a. insgesamt 52 Brückenbauwerke umfassen. Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Anzahl der bestehenden und neu zu errichtenden Autobahn- und Überführungsbauwerke sowie der durchzuführenden Maßnahmen:

| Bauwerksbezeichnung            | Maßnahme                               | Anzahl |
|--------------------------------|--|--------|
| Autobahnbauwerke<br>(A-BW)     | keine baulichen Maßnahmen erforderlich | 2      |
|                                | Abbruch Bestand und Ersatzneubau       | 15     |
|                                | Neubau                                 | 7      |
| Überführungsbauwerke<br>(Ü-BW) | keine baulichen Maßnahmen erforderlich | 12     |
|                                | Abbruch Bestand und Ersatzneubau       | 12     |
|                                | Neubau                                 | 3      |
|                                | Rückbau                                | 1      |

Zwei Autobahnbauwerke und zwölf Überführungsbauwerke besitzen bereits die erforderlichen Abmessungen und können bestehen bleiben, so dass keine baulichen Maßnahmen erforderlich werden. Zusätzlich sind insgesamt ca. 19,4 km Lärmschutzwände in Abschnitten unterschiedlicher Länge mit bis zu 9,5 m Höhe sowie weitere Ingenieurbauwerke, z. B. Verkehrszeichenbrücken und Regenrückhaltebecken, neu zu errichten.

6. Soll im Rahmen dieses ÖPP-Projekts auch der Umbau des Dreiecks Oranienburg abgeschlossen werden (bitte begründen)?

Die im Rahmen des geplanten ÖPP-Projekts A 10/A 24 vorgesehenen Ausbauleistungen umfassen auch die Anpassungen der kreuzenden Straßen und Wege im Bereich des AD Oranienburg.

7. Wie hoch sind die im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2016 veranschlagten Kosten absolut und pro Kilometer Ausbau und Betrieb über die gesamte Laufzeit?

Ausweislich des Regierungsentwurfs zum Bundeshaushalt 2016 ist gegenwärtig mit Gesamtprojektkosten für Bau, (anteilige) Finanzierung, Erhaltung und Betrieb i. H. v. rd. 1,2 Mrd. Euro (brutto, nominal) für den dreißigjährigen Projektzeitraum zu rechnen. Zur Differenzierung dieser Kosten wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

8. Auf welche Höhe belaufen sich die Baukosten voraussichtlich insgesamt (bitte den Kostenansatz der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vWU) dieser ÖPP-Maßnahme heranziehen)?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

9. Wie hat sich die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf dem ausgedruckten Abschnitt in den letzten 20 Jahren entwickelt (bitte nach Jahren getrennt und nach Anzahl der Lkw und Pkw aufschlüsseln)?

Die folgende Übersicht zeigt die Auswertung der im Projektbereich gelegenen Dauerzählstellen „Oranienburg“ (A 10) und „Havelland“ (A 24) für die Jahre 1993 bis 2013. Angegeben ist der durchschnittliche tägliche Verkehr beider Fahrtrichtungen.

| A 10, AS Oberkrämer – AD Oranienburg<br>Dauerzählstelle „Oranienburg“ |                       |                               |
|---|-----------------------|-------------------------------|
| Jahr  | insgesamt<br>Kfz/24 h | Schwerverkehr<br>Kfz(SV)/24 h |
| 2013  | 51.370                | 7.200                         |
| 2012  | 51.810                | 7.083                         |
| 2011  | 52.009                | 7.088                         |
| 2010  | 51.073                | 6.953                         |
| 2009  | 51.198                | 7.214                         |
| 2008  | 50.910                | 8.209                         |
| 2007  | 51.181                | 8.156                         |
| 2006  | 50.128                | 7.668                         |
| 2005  | 50.692                | 7.163                         |
| 2004  | 52.270                | 7.886                         |
| 2003  | 50.754                | 7.357                         |

|      |         |        |
|------|---------|--------|
| 2002 | 49.000* | 6.600* |
| 2001 | 50.201  | 7.420  |
| 2000 | 51.510  | 7.678  |
| 1999 | 52.083  | 7.567  |
| 1998 | 50.527  | 7.499  |
| 1997 | 49.731  | 7.591  |
| 1996 | 47.254  | 7.018  |
| 1995 | 39.330  | 6.126  |
| 1994 | 43.360  | 6.204  |
| 1993 | 42.031  | 5.538  |

\* Schätzung wegen zeitweisen Ausfalls der Zählstelle

| A 24, AD Havelland – AS Kremmen<br>Dauerzählstelle „Havelland“ |                       |                               |
|--|-----------------------|-------------------------------|
| Jahr   | insgesamt<br>Kfz/24 h | Schwerverkehr<br>Kfz(SV)/24 h |
| 2013   | 48.953                | 7.178                         |
| 2012   | 48.914                | 6.884                         |
| 2011   | 49.172                | 6.732                         |
| 2010   | 48.123                | 6.766                         |
| 2009   | 49.573                | 6.741                         |
| 2008   | 49.069                | 8.048                         |
| 2007   | 49.998                | 7.887                         |
| 2006   | 49.250                | 7.974                         |
| 2005   | 50.495                | 7.318                         |
| 2004   | 51.984                | 7.842                         |

|      |        |       |
|------|--------|-------|
| 2003 | 52.010 | 7.591 |
| 2002 | 51.673 | 7.549 |
| 2001 | 52.883 | 7.733 |
| 2000 | 55.195 | 8.298 |
| 1999 | 53.904 | 8.126 |
| 1998 | 51.643 | 7.619 |
| 1997 | 49.562 | 7.311 |
| 1996 | 47.870 | 6.943 |
| 1995 | 45.599 | 6.719 |
| 1994 | 45.263 | 6.686 |
| 1993 | 46.708 | 7.105 |

10. Welche Entwicklung des DTV wird bis zum Jahr 2050 angenommen, und wer hat diese Verkehrsprognose(n) erstellt?

Eine Verkehrsprognose 2050 liegt nicht vor.

11. Welche Baumaßnahmen wurden in den letzten zehn Jahren auf der gesamten Vertragsstrecke vorgenommen (bitte nach Ausbau, Sanierung, grundhafter Erneuerung und unter Angabe der betreffenden Streckenabschnitte differenzieren sowie Ingenieurbauwerke einbeziehen)?

Welche Kosten sind dabei insgesamt und pro Einzelmaßnahme entstanden?

Die folgende Übersicht zeigt die Baumaßnahmen seit 2005 gemäß aktueller Mitteilung der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg:

| <b>A 10</b>     |  |                    |
|-----------------|--|--------------------|
| <b>km</b>       | <b>Maßnahme</b>                                      | <b>Kosten [T€]</b> |
| 118+086         | BW 76, Teilinstandsetzung                            | 60,0*              |
| 154+986         | BW 75, Teilinstandsetzung                            | 143,4              |
| 155+000         | AD Havelland, Deckschichterneuerung                  | 467,1              |
| 158+188-163+735 | AS Oberkrämer, Deckschichterneuerung linke RF        | 642,8              |
| 160+050-160+450 | Sanierung von Straßenabläufen                        | 56,6               |
| 164+395         | BW 77, Instandsetzung                                | 78,0               |
| 165+257-169+406 | Deckschichterneuerung rechte RF und AD Oranienburg   | 941,4              |
| 165+873         | BW 78, Instandsetzung                                | 134,3              |
| 169+400-173+500 | Erneuerung Deckschicht                               | 294,5              |
| 169+435-179+500 | Erneuerung Deckschicht linke RF                      | 810,4              |
| 171+403         | BW 81, Instandsetzung                                | 153,5              |
| 172+300-179+350 | Deckschichterneuerung, rechte RF                     | 908,3              |
| 173+000         | AS Birkenwerder, linke RF                            | 124,3              |
| 179+400-186+853 | Erhaltung  | 3.189,1            |
| 179+500-181+000 | Deckschichterneuerung                                | 201,3              |
| 180+200         | AS Mühlenbeck, Instandsetzung der Deckschicht        | 145,0              |
| 182+198         | BW 85, Instandsetzung                                | 159,7              |
| 182+474         | BW 86, Instandsetzung                                | 182,4              |
| 186+905         | BW 86Ü3, Teilinstandsetzung                          | 224,0*             |
| <b>A 24</b>     |  |                    |
| <b>km</b>       | <b>Maßnahme</b>                                      | <b>Kosten [T€]</b> |
| 206+169-212+250 | Erprobungsstrecke LeiStra 2, Erneuerung              | 8.545,4            |
| 207+500-210+250 | Erprobungsstrecke LeiStra, Erhaltung, linke RF       | 578,6*             |
| 208+200-210+300 | Erprobungsstrecke LeiStra 2, Oberflächenentwässerung | 1.876,0            |
| 208+185-210+250 | Erprobungsstrecke LeiStra 2, Erhaltung rechte RF     | 341,0*             |
| 211+130-214+500 | Deckschichterneuerung, linke RF                      | 240,5              |
| 211+130-228+800 | Erhaltung 4cm SMA                                    | 1.194,8            |

|                     |  |         |
|---------------------|--|---------|
| 212+200-<br>214+500 | Deckschichterneuerung  | 225,7   |
| 212+472             | BW 4Ü2, Instandsetzung   | 442,9   |
| 212+500             | AS Neuruppin-Süd, linke RF, Instandsetzung<br>Deckschicht                  | 118,4   |
| 212+500-<br>217+900 | AS Neuruppin-Süd u. Fehrbellin, Instandsetzung<br>Deckschicht              | 126,5   |
| 213+451-<br>218+190 | Erhaltung (DSK auf Asphalt), rechte RF, erster<br>Fahrstreifen             | 289,2   |
| 218+190-<br>222+590 | Erneuerung Deckschicht, rechte RF, erster<br>Fahrstreifen                  | 469,9   |
| 218+190-<br>226+180 | Deckenerneuerung, rechte RF, zweiter Fahr-<br>streifen                     | 375,0   |
| 224+000-<br>228+000 | Erhaltung, linke RF und Rampen zur Tank-<br>und Rastanlage                 | 700,0   |
| 225+100             | Tank- und Rastanlage Linumer Bruch-Süd,<br>Instandhaltung LKW-Stellflächen | 281,9   |
| 227+500-<br>232+100 | Deckschichterneuerung, rechte RF   | 238,8   |
| 231+970-<br>236+603 | Erneuerung Deck- und Binderschicht, rechte<br>RF                           | 975,0   |
| 236+600             | Überbauung mit Asphalt (A 10 und A24, Be-<br>reich AD Havelland)           | 1.174,4 |

\* voraussichtliche Kosten

12. Wer übernimmt die Planungskosten bei diesem Projekt?

Wurden bereits durch die öffentliche Hand bzw. die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH Planungsaufträge ausgeschrieben?

Wenn ja, welche, und welche Planungsleistungen sollen darüber hinaus ausgeschrieben werden?

Die Durchführung eines ÖPP-Projekts hat keine Auswirkungen auf die Finanzierungsverantwortung im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen gemäß Art. 104 a GG. Auch bei dem geplanten ÖPP-Projekt A 10/A 24 trägt daher das zuständige Land Brandenburg die anfallenden Planungskosten als Verwaltungsausgaben gemäß Artikel 104 a Absatz 5 GG, soweit Planungsleistungen nicht Gegenstand der Leistungen sind, die vom privaten Auftragnehmer im Rahmen des ÖPP-Projekts zu erbringen sein werden.

Den Bietern soll mit den Vergabeunterlagen eine Referenzplanung zur Verfügung gestellt werden. Hierzu erforderliche Planungsleistungen werden durch die im Auftrag des Landes Brandenburg tätige Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) beauftragt.

13. Welche externen Beratungsleistungen hat die Bundesregierung im Rahmen dieses geplanten ÖPP-Projekts bisher in Anspruch genommen (bitte unter Nennung der entsprechenden Dienstleister angeben), und welche Kosten entstanden dabei insgesamt?

Folgende externe Beratungsleistungen wurden im Rahmen des geplanten ÖPP-Projekts A 10/A 24 bisher in Anspruch genommen:

1. Erstellung einer Realisierungsstudie nach dem Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) für das Projekt A 10/A 24, AD Schwanebeck – AS Neuruppin; Dienstleister: Bietergemeinschaft BUNG, AVISO, HSH Nordbank; Kosten: 187 T€; Erstellungsjahr: 2003
2. Begleitung und Beratung des BMVI in wirtschaftlicher, rechtlicher und – soweit gefordert – technischer Hinsicht bei der Vorbereitung und Durchführung der Vergabeverfahren von vier Projekten, u. a. ÖPP-Projekt A 10/A 24, AS Neuruppin (A 24) – AD Pankow/LGr. Brandenburg (A 10); Dienstleister: AM-NRA-RechtsanwaltsGmbH; Kosten: 190 T €; Stand: 20.07.2015 (seit September 2014).

14. Sind Ausbau- oder Sanierungsarbeiten an direkt an die Konzessionsstrecke angrenzenden Autobahnabschnittabschnitten geplant?

Wenn ja, welche Ausbaumaßnahmen an direkt angrenzenden Streckenabschnitten wurden für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet, und warum wurde gerade dieser Bauabschnitt zur Realisierung in einer ÖPP ausgewählt?

Wurden auch angrenzende Streckenabschnitte einer ÖPP-Eignungsprüfung unterzogen?

Im Nordwesten schließt an die Vertragsstrecke die A 24, AS Neuruppin – AD Wittstock an. Erforderliche Erhaltungsleistungen obliegen im Rahmen des Erhaltungsmanagements dem zuständigen Land Brandenburg. Zudem ist der sechsstreifige Ausbau der A 24 zwischen AS Kremmen und AD Wittstock/Dosse für die Aufstellung des neuen BVWP angemeldet und umfasst dabei den v. g. Streckenabschnitt.

Im Südosten schließen am AD Pankow an die Vertragsstrecke die A 114, AD Pankow – AS Prenzlauer Promenade und die A 10, AD Pankow – AD Barnim an. Aufgabe des Landes Berlin ist, die dringende grundhafte Sanierung der A 114 zügig zu planen und durchzuführen. Im A-10-Abschnitt ist die noch ausstehende sechsstreifige Erweiterung baulich weit fortgeschritten (Abschnitt in Berlin) bzw. zum Bau freigegeben (Abschnitt in Brandenburg).

Für das ÖPP-Vorhaben sind mehrere Projektzuschnitte untersucht worden. Der Streckenabschnitt AS Neuruppin – AD Pankow hat sich dabei als vorteilhaft ergeben.

15. Wann wurde die ÖPP-Eignungsprüfung für den ausgeschriebenen Streckenabschnitt abgeschlossen, und mit welcher Empfehlung (bitte genauen Wortlaut angeben)?

Wer hat diese Eignungsprüfung erstellt?

Die überschlägige Wirtschaftlichkeitseinschätzung (üWE) wurde durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) im Dezember 2014 erstellt. Im Ergebnis zeigt sich, dass die Beschaffungsalternative ÖPP wirtschaftlich vorteilhaft gegenüber einer konventionellen Realisierung eingeschätzt wird. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

16. Welche Kosten haben dieses Prüfverfahren, die vWU, die Berechnung und die Ausschreibung insgesamt und jeweils verursacht?

Von wem wurden diese Kosten getragen?



Durch die Erstellung der üWE sind dahingehend keine Kosten beziffert, da die VIFG als bundeseigene Gesellschaft diese Leistung gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht in Rechnung stellt. Die weiteren Leistungen werden durch die in der Antwort zu Frage 13, Ziffer 2, benannten Berater erbracht. Insoweit wird hierauf verwiesen.

17. Wird der Private Sector Comparator (PSC) derzeit berechnet?

Wenn ja, von wem, und zu welchen Kosten?

Der PSC ist ein vergleichender Kostenbestandteil der verschiedenen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, der mit Änderungen bzw. Anpassungen der Projektstruktur im laufenden Vergabeverfahren fortgeschrieben wird. Die Ermittlung des PSC erfolgt im Rahmen der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (aWU).

18. 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 Konzessionär ausüben, damit dieser private Anleger einbezieht?

Im Rahmen des geplanten ÖPP-Projekts A 10/A 24 wird es Aufgabe des privaten Auftragnehmers sein, die – anteilige – Finanzierung des Projekts sicherzustellen. Der Bieter verfügt grundsätzlich im Rahmen der Regelungen der Vergabeunterlagen über Wahlmöglichkeiten. Inwieweit dabei auch eine Anleihefinanzierung erfolgt, ist Entscheidung des Bieters, die dieser nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten trifft.

19. Wie ist der Verfahrensstand hinsichtlich einer Anmeldung dieses ÖPP-Projekts zum Fonds für Strategische Investitionen in Europa (EFSI) oder zur EU-Projektbondsinitiative?

Es liegt im Verantwortungsbereich des privaten Bieters, welche Instrumente er für die Finanzierung des ÖPP-Projektes in Anspruch nimmt. Die vorliegende Maßnahme befindet sich noch im Stadium der Ausschreibung.

20. Welche Autobahnmeistereien sind im Zuge der Ausschreibung des Ausbaus der A 10/A 24 als ÖPP-Projekt nach Kenntnis der Bundesregierung von Einsparungen bzw. Schließung betroffen?

Das geplante ÖPP-Projekt A 10/A 24 betrifft im Wesentlichen den Zuständigkeitsbereich der Autobahnmeisterei Birkenwerder.

21. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Beschäftigten von Automeistereien, deren Tätigkeitsfeld ab Konzessionsbeginn durch Private abgedeckt wird (bitte Stellen in der Verwaltung mit einbeziehen und nach Autobahnmeisterei und Art der Tätigkeit aufschlüsseln,) und würden diese Beschäftigten nach Kenntnis der Bundesregierung nach Konzessionsbeginn innerhalb der Straßenbauverwaltung des Landes versetzt (bitte begründen)?



Die Personalplanung des Betriebsdienstes für Bundesfernstraßen in Brandenburg ist Aufgabe des Landes. Insoweit liegen der Bundesregierung hierzu keine Kenntnisse vor.

22. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die daraus entstehenden Remanenzkosten über die gesamte Vertragslaufzeit (bitte aufschlüsseln nach Autobahnmeistereien)?

Eventuelle Remanenzkosten gehen in den Kostenvergleich der WU ein. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

23. Sind der ausgeschriebene Streckenabschnitt bzw. Teile davon für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gemeldet (bei Teilstücken bitte genaue Abschnitte und angemeldeten Ausbaubedarf angeben)?
24. Welchen Einfluss hat die Ausschreibung des Streckenabschnitts als ÖPP auf die Bewertung der betreffenden Streckenabschnitte im Rahmen der Aufstellung des BVWP?
25. Welchen Einfluss hat die Bewertung der betreffenden Streckenabschnitte im Rahmen des BVWP und deren Eingruppierung in Bedarfsklassen nach Ansicht der Bundesregierung auf das Vergabeverfahren?
26. Rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss eines Konzessionsvertrages noch in diesem Jahr?
- Wenn nein, wird der ausgeschriebene Streckenabschnitt (bzw. entsprechende Teile) einer Prüfung im Rahmen der Aufstellung des BVWP unterzogen oder wird er im Bezugsfall des BVWP enthalten sein?
- Wenn ja, wie lang war die durchschnittliche Vergabezeit bei ÖPP im Fernstraßenbau (von Ausschreibung bis Vertragsschluss) bisher im Durchschnitt?

Die Fragen 23 bis 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung rechnet nicht mit einem Abschluss des Projektvertrags im Jahr 2015.

Das Land Brandenburg hat für den Bundesverkehrswegeplan 2015 den Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen für die A 24, AS Kremmen – AS Neuruppin – AD Wittstock/Dosse zur Bewertung angemeldet. Der sechsstreifige Ausbau der A 10, AD Barnim – AD Havelland (mit Umbau des AK Oranienburg), ist als laufendes, nicht mehr zu bewertendes Vorhaben Bestandteil des Bezugsfallnetzes.

Das Projekt A 24, AS Kremmen – AS Neuruppin – AD Wittstock/Dosse, ist im Teilabschnitt AS Kremmen – AS Neuruppin in die Projektliste der „Neuen Generation“ ÖPP aufgenommen worden. Über eine Aufnahme in den Bezugsfall des neuen BVWP ist noch nicht abschließend entschieden worden.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

