

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Annalena Baerbock, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/5690 –**

Ausbau der A 24 als Öffentlich-Private Partnerschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Havellandautobahn GmbH erhielt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Zuschlag für das ÖPP-Projekt A 10/A 24 (ÖPP – Öffentlich-Private Partnerschaft). Neben dem Ausbau ging die Finanzierung sowie Erhaltung und Betrieb der Projektstrecke über 30 km an ein Konsortium um die Unternehmen BAM (Niederlande) und HABAU (Österreich).

Im Juli 2018 begann der grundlegende Ausbau der A 24 nordwestlich von Berlin, basierend auf den Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 2011 für den Abschnitt Dreieck Havelland-Neuruppin.

Statt der durchgehenden Sechsspurigigkeit wird der Ausbau der A 24 nun zwischen den Anschlussstellen Kremmen und Fehrbellin lediglich mit einem verbreiterten befahrbaren Standstreifen errichtet. Zudem sollen Wechselsignalbrücken errichtet werden, um bei Bedarf den Standstreifen für den Verkehr freigeben zu können.

1. Mit welchem konkreten Leistungsumfang hat die Bundesregierung das ÖPP-Projekt A 24 ausgeschrieben (vgl. Vergabebekanntmachung des geplanten ÖPP-Projekts A 10/A 24 vom 3. Juni 2015) und vergeben, welche Vorgaben zur Realisierung der Ausbaumaßnahmen an der A 24 sind Bestandteil des ÖPP-Vertrages und wurde im ÖPP-Vertrag ein sechsspüriger Ausbau der A 24 festgelegt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 18/5820 verwiesen.

2. Welche Faktoren und Rahmenbedingungen fanden bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Projektes Berücksichtigung, zu welchen Ergebnissen gelangte die Wirtschaftlichkeitsprüfung, und welche Rolle spielte dabei die Anzahl der Fahrspuren?

Die im Rahmen der für den jetzt in Realisierung befindlichen Projektumfang durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vor Projektstart und vor Auftragsvergabe haben die Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Variante gegenüber der konventionellen Realisierung bestätigt. Da bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen jeweils die ÖPP-Realisierung und die konventionelle Realisierung als Beschaffungsvarianten desselben Projekts gegenüber gestellt werden, spielt die Anzahl der Fahrspuren keine Rolle.

3. Welches Projektvolumen umfasst das ÖPP-Projekt A 24, wie ist die Vertragslaufzeit ausgestaltet, welches sind die wesentlichen Leistungsbestandteile des Vertrags, und welche Baukosten sind für das Projekt veranschlagt?

Für den vertraglich vereinbarten Leistungsumfang erhält der ÖPP-Vertragspartner eine im Wettbewerb ermittelte Vergütung von rd. 1,4 Mrd. Euro, die im Bundeshaushalt ausgewiesen ist. Wegen des Lebenszyklusansatzes von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau – also Ausführungsplanung, Bau, Erhaltung, Betrieb und (anteilige) Finanzierung werden über den Vertragszeitraum von 30 Jahren durch den privaten Auftragnehmer erbracht – sind dessen Baukosten der Bundesregierung nicht bekannt.

4. Welche Brückenbauwerke, die Vertragsbestandteil des ÖPP-Projektes A 24 sind, wurden im Abschnitt Dreieck Havelland bis Anschlussstelle Neuruppin für einen sechsspurigen Ausbau der A 24 angepasst, welche weiteren Brückenbauwerke sollen in diesem Abschnitt für einen sechsspurigen Ausbau angepasst werden, und welche Projektkosten sind hierfür jeweils entstanden bzw. eingeplant (bitte Brückenbauwerke, Ausbaustufen, aktueller Bauzustand, Baubeginn, Bauzeit und Projektvolumina einzeln auflisten)?

Die vom ÖPP-Auftragnehmer an der A 24 herzustellenden Brückenbauwerke (davon zwei über die A 24 und sieben im Zuge der A 24) berücksichtigen den bei temporärer Seitenstreifenfreigabe sechsstreifig befahrbaren Querschnitt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt der vom Planfeststellungsbeschluss von 2011 abweichende Ausbau der A 24, und was sind die Gründe dafür?
6. Auf welchen Untersuchungen, Gutachten und/oder Studien zum Verkehrsaufkommen, zur Leistungsfähigkeit der Straßenabschnitte, zum Verkehrsfluss, zur Verkehrssteuerung, zum Stauaufkommen und zum Unfallgeschehen beruht die Entscheidung, die A 24 im Bereich Kremmen und Fehrbelin/dem Dreieck Wittstock – entgegen dem gültigen Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 2011 – lediglich mit einem breiteren, befahrbaren Standstreifen und Wechselsignalbrücken auszubauen (bitte alle Untersuchungen, Gutachten und Studien tabellarisch mit Beauftragungsdatum, Projektabschluss, Projektvolumen und durchführender Institution auflisten)?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die für die A 24 prognostizierte Verkehrsbelastung erfordert keinen sechsstreifigen Vollausbau.

Das dem Stand der Technik entsprechende und somit den Ausbauplanungen zugrunde zu legende Regelwerk (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen – RAA) gibt als Einsatzbereich für vierstreifige Autobahnquerschnitte Verkehrsstärken von bis zu rund 70 000 Kfz/24 h an.

Die vergangenen Prognosen haben diesen Wert nie erreicht, weder die von 2006 für 2015 (rund 60 000 Kfz/24 h) noch die Projektprognose aus 2009 für 2020 (rund 50 000 Kfz/24 h). Die Prognose für 2025 (42 000 – 45 000 KFZ/24 h) und die aktuelle Zielnetzprognose des Bundes aus 2018 für 2030 (40 000 – 45 000 Kfz/24 h) bestätigen die Richtigkeit der Entscheidung für den gewählten Ausbaustandard.

7. Durch wen wurde wann entschieden, entgegen dem Planfeststellungsbeschluss, eine abweichende Baumaßnahme beim Projekt A 24 umzusetzen, welche lokalen Akteure (Bürgermeister, Gemeinderäte, Landrat, Landkreis, Kreistage), und welche Betroffenen wurden in welcher Form in diese Entscheidung einbezogen?

Im Ergebnis der Untersuchung mehrerer Varianten bei der Projektentwicklung haben Bund und Land im Sommer 2014 den Projektzuschnitt abschließend vereinbart.

Inwieweit das als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen planerisch zuständige Land dabei auch kommunale Mandatsträger beteiligt hat, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

8. Bei welchen Ausbauvorhaben im Bundesautobahnnetz ist eine ähnliche abweichende Realisierung vorgesehen, das heißt statt einem sechsspurigen Ausbau eine Ausbau des Seitenstreifens?

Die Grunderneuerung mit anschließender Ausstattung mit temporärer Seitenstreifenfreigabe wird als Einzelfalllösung mit Blick auf die spezifische örtliche und verkehrliche Situation des Teilabschnitts zwischen Fehrbellin und Kremmen verfolgt.

