

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Annette Groth, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/12642 –**

Ausbau der A7 in Niedersachsen im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft

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“ anmeldete, wurde am 30. April 2015 per Pressemitteilung der Start einer dritten ÖPP-Staffel angekündigt (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/033-neue-generationoep.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.“ (ebd.).

Die Bundesregierung beabsichtigt konkret, in den nächsten vier Jahren vier bis sechs ÖPP-Projekte „von unterschiedlichem Zuschnitt auf den Markt zu bringen“ (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:175127-2017:TEXT:DE:HTML&src=0>) und strebt dabei die „Entwicklung alternativer ÖPP-Geschäftsmodelle“ an (ebd.).

Das jüngste ÖPP-Projekt im Fernstraßenbau ist der Ausbau und Betrieb des A7-Teilstücks zwischen der Anschlussstelle (AS) Göttingen und der AS Bockenem, bei dem der Vertragsabschluss am 1. Mai 2017 erfolgen sollte (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2017/022-dobrindt-oep-a7.html). Welche konkrete Ausgestaltung dieses Projekt haben wird, soll im Rahmen dieser Anfrage ermittelt werden.

1. An welches Konsortium wurde der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Streckenabschnitt vergeben, und welche Unternehmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung an dem Konsortium beteiligt (bitte unter Nennung des Datums der Vertragsunterzeichnung angeben)?

An welchen anderen ÖPP-Projekten im Fernstraßenbau (in Deutschland) sind die beteiligten Unternehmen (oder deren Mutterkonzerne) nach Kenntnis der Bundesregierung bereits beteiligt, und welches finanzielle Auftragsvolumen (über die gesamte Vertragslaufzeit) haben diese Projekte jeweils?

Das Projekt Verfügbarkeitsmodell A 7, AS Bockenem bis AS Göttingen wurde an die Via Niedersachsen GmbH & Co. KG, bestehend aus den Gesellschaftern Vinci Concessions Deutschland GmbH und Meridiam Investments SAS vergeben (Datum der Vertragsunterzeichnung: 11. April 2017).

Darüber hinaus sind die Unternehmen noch an folgenden ÖPP-Projekten beteiligt:

Vinci/Meridiam	A 4 (TH) LGr. TH/HE – Gotha	Konzessionsvolumen 672.452 T€ (für 30 Jahre)
Vinci/Meridiam	A 5 (BW) Malsch – Offenburg	Konzessionsvolumen 666.349 T€ (für 30 Jahre)
Vinci	A 9 (TH) Lederhose – Landesgrenze TH/BY	Projektvolumen 406.303 T€ (Verfügbarkeitsmodell, 20 Jahre)

2. Wie lang ist die konzessionierte Strecke, für die der Konzessionsnehmer den Erhalt und Betriebsdienst über 30 Jahre übernommen hat (bitte auch die betreffenden Autobahnkilometer der Strecke angeben, zwischen denen der Erhalt der Strecke vom Konzessionsnehmer erbracht wird), und welche Planfeststellungsabschnitte der A7 sind betroffen?

Die Projektstrecke beginnt bei Bau-km 207,834 und endet bei Bau-km 267,750 und hat eine Länge von 59,916 km. Die Projektstrecke ist in folgende 6 Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt:

<i>Planfeststellungsabschnitt</i>	<i>Bau-km</i>	<i>Bau-km</i>
<i>PFA 2</i>	<i>207,834</i>	<i>221,000</i>
<i>PFA 3</i>	<i>221,000</i>	<i>233,850</i>
<i>PFA 4</i>	<i>233,850</i>	<i>244,400</i>
<i>PFA 5</i>	<i>244,400</i>	<i>251,170</i>
<i>PFA 6</i>	<i>251,170</i>	<i>257,400</i>
<i>PFA 7</i>	<i>257,400</i>	<i>267,750</i>

3. Auf wie vielen Kilometern soll die Vertragsstrecke durch den Konzessionsnehmer insgesamt ausgebaut werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen die Erweiterung durchgeführt werden soll)?

Die Länge der Ausbaustrecke beträgt 30,170 km. Sie beginnt im PFA 3 bei Bau-km 221,000 und endet einschließlich PFA 5 bei Bau-km 250,170. Im PFA 5 muss nur die Richtungsfahrbahn (RiFa) Hannover ausgebaut werden.

4. Auf wie vielen Kilometern soll die Strecke grundhaft erneuert werden (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer angeben, zwischen denen erneuert werden soll)?

Der Abschnitt, in dem die Vertragsstrecke zusätzlich zur Ausbaustrecke grundhaft erneuert wird, betrifft die RiFa Kassel und hat eine Länge von 5,770 km und beginnt bei Bau-km 244,400 und endet bei Bau-km 250,170.

5. Auf wie vielen Kilometern der Konzessionsstrecke sind keine Erweiterungen und (zunächst) keine grundhafte Erneuerung geplant (bitte auch jeweils die betreffenden Autobahnkilometer bzw. Anschlussstellen angeben)?

Die Länge der bereits sechsstreifig ausgebauten Vertragsstrecke beträgt 29,746 km, das betrifft den PFA 2 von Bau-km 207,834 bis Bau-km 221,000, den PFA 6 von Bau-km 250,170 bis Bau-km 257,440 und den PFA 7 von Bau-km 257,440 bis Bau-km 267,750.

6. Welche Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerke sind vom Konzessionsnehmer zu ersetzen oder neu zu errichten?

Das Projekt umfasst die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Ingenieurbauwerke.

A-Bauwerke sind Bauwerke, mit denen die Autobahn über kreuzende Verkehrsanlagen und Gewässer geführt wird. Ü-Bauwerke sind Bauwerke, mit denen kreuzende Verkehrsanlagen über die Autobahn geführt werden. Zusätzlich sind Durchlässe sowie Lärmschutzwände in Abschnitten unterschiedlicher Länge und Höhe sowie weitere Ingenieurbauwerke, z. B. Verkehrszeichenbrücken und Regenrückhaltebecken, neu zu errichten.

BW-Nr.	Art	oben	unten	km
2088	A	A 7	Gemeindeverbindungsstraße (GVS) (Kleibrücke)	221+282
2087	A	A 7	B 64 (Schlackenmühlen-Brücke)	222+095
2084a	Ü	K 62	A 7	223+566
2084	A	A 7	Wirtschaftsweg (WW) Gandersheimer Stieg	223+788
2083a	A		Fernwasserleitung	224+032
2083	A	A 7	B 248 (Braunschweiger Brücke)	224+079
2082	A	A 7	Bahnstrecke Bad Gandersheim - Salzgitter	224+365
2081	Ü	WW	A 7	224+783
2080	A	A 7	Rodenbergbach	225+261
2079d	Ü	Wildtierüberführung „Harzhorn“	A 7 + B 248	225+950
2079	Ü	GVS „Ritterstieg“	A 7	226+599
2078	A	A 7	WW	227+079
2077	A	A7	Oldenroder Straße (K 602)	227+768
2077a	A	A 7	Düderoder Bach	227+801
2076	A	A 7	WW	228+136
2075	A	A 7	Kahlbergstraße Düderode - Neukrug	228+782

BW-Nr.	Art	oben	unten	km
2074	A	A 7	Viehtrift	229+458
2073	A	A 7	WW	229+840
2072	A	A 7	WW	230+303
2070	A	A 7	GVS „Zum Hasenanger“	230+664
2068	Ü	B248 Seesen-Göttingen (Echter Brücke)	A 7	231+645
2067	A	A 7	B 445	232+550
2066	A	A 7	Flutmulde Aue	232+902
2065	A	A 7	Aue	233+181
2064	A	A 7	Kreisbahn Osterode-Kreiensen + WW	233+240
		AS Echte		233+850
2063	A	A 7	GVS „Alte Heerstraße“	234+355
	Stw	Stützwand 1 PWC Bierberg Ost		234+600
	Stw	Stützwand 2 PWC Bierberg Ost		234+837
2062	Ü	WW	A 7	234+950
2060	Ü	WW (Eboldshäuser Brücke)	A 7	235+821
2058	A	A 7	GVS	236+763
2057	Ü	WW (Brücke am Fischteich)	A 7	237+735
2056	A	A 7	WW (Wasenbergbrücke)	238+715
2054	A	A 7	K 404	239+576
2054	A	A 7	K 405	239+576
2052	Ü	WW (Northeimer Stieg) „Schliebecksbrücke“	A 7	240+644
2051	A	A 7	WW (Landwehrbrücke)	241+434
2050	A	A 7	B 3 (AS Northeim Nord)	241+801
2049	A	A 7	ICE 1732 Hannover-Kassel	242+183
	Stw	Stützwand 3 westliche Böschung		1211262 +133
2048	A	A 7	L 572	224+663
2048	A	A 7	L 573	224+663
2047c	A	A 7	Leine-Rhume-Flutmulde	243+093
2047b	A	A 7	Rhume	243+392
2047a	A	A 7	Leine	243+790
		AS Northeim-Nord		244+400
2046	A	A 7	K 406	246+081

BW-Nr.	Art	oben	unten	km
2046	A	A 7	K 407	246+081
2044a	A	A 7	Krummel	246+211
2044	A	A 7	B 241	246+650
2044	A	A 7	B 242	246+650
2043	A	A 7	Moore	246+952
2042	A	A 7	K 422	247+153
2042	A	A7	K 423	247+153
	Stw	Stw BW 2042 RiFa KS		247+178
2041	A	A 7	Bahnstrecke Northeim-Ottbergen	247+278
2038	A	A 7	GVS Großenrode - Hillerse	248+998
2036a	Ü	Wildbrücke	A 7	249+750

7. Auf welche Höhe belaufen sich die im Bundeshaushaltsgesetz 2017 veranschlagten Kosten der Konzessionsstrecke über die gesamte Laufzeit?

Im Bundeshaushalt 2017 sind Gesamtausgaben in Höhe von 1 Mrd. Euro ausgewiesen.

8. Auf welche Höhe belaufen sich die reinen Baukosten insgesamt voraussichtlich (bitte gegebenenfalls auf Angaben der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH [VIFG] oder Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -baugesellschaft GmbH [DEGES] zurückgreifen)?

Wegen des Lebenszyklusansatzes von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau –Ausführungsplanung, Bau, Erhaltung, Betrieb und (anteilige) Finanzierung über einen Vertragszeitraum von in der Regel 30 Jahren – werden die Baukosten nicht gesondert im Bundeshaushalt ausgewiesen. Im Übrigen sind die Bauleistungen bei diesem ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 noch nicht abgeschlossen.

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

Es wird auf die Ergebnisse der Automatischen Zählstellen auf Autobahnen und Bundesstraßen verwiesen, die auf der Internetseite der Bundesanstalt für Straßenwesen ab dem Jahr 2003 abgerufen werden können (Dauerzählstelle Dückerrode).

10. Welche Entwicklung der DTV wird bis zum Jahr 2050 angenommen, und wer hat diese Verkehrsprognose(n) erstellt (falls keine Prognose bis 2050 vorliegt, bitte die Prognose mit dem weitesten Prognosehorizont heranziehen)?

Die im Zuge der Betrachtungen zur Aufstellung des BVWP 2030 zugrunde gelegten Belastungen im werktäglichen Verkehr 2030 bezogen auf das sogenannte Bezugsfallnetz werden zwischen 55 000 bis 62 000 Kfz/Werntag prognostiziert.

11. Ab welchem Richtwert des DTV ist nach Ansicht der Bundesregierung der Ausbau auf sechs Spuren angezeigt?

Ein pauschaler Richtwert des DTV für die Anordnung von sechs Fahrstreifen besteht nicht. Maßgebend für die Bemessung von Straßen ist nicht der Tagesverkehr, sondern das Verkehrsaufkommen in der maßgebenden Bemessungsstunde.

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

Welche Kosten sind dabei insgesamt und jeweils für die Einzelmaßnahmen entstanden?

Bezeichnung	Bauzeit	Baukosten (Mio. €)	Grunderwerbskosten (Mio. €)	Bemerkungen
Ausbau AS Bockenem - AS Seesen	08/2012 - 06/2017	161,5	1,2	einschl. BW, Lärmschutz, RRB
Ausbau nördl. AS Nörten-Hardenberg - nördl. AS Göttingen/N.	06/2009 - 10/2012	38,0	0,7	einschl. BW, Lärmschutz, RRB
Ausbau nördl. AS Göttingen/N. - AS Göttingen	03/2007 - 04/2011	87,0	3,1	einschl. BW, Lärmschutz, RRB
Erweiterung PWC Ambergau West (alt: Bornum)	06/2012 - 12/2012	2,0	0,0	
Umbau PWC Schwalenberg Ost + West (alt: T+R Seesen)	04/2010 - 04/2011	5,0	0,1	
Erweiterung PWC Am Bierberg West (alt: Kalefeld)	05/2007 - 12/2007	0,9	0,1	
Erweiterung PWC Schlochau Ost	09/2008 - 09/2009	2,0	0,1	
Erweiterung PWC Schlochau West	06/2009 - 11/2009	1,9	0,1	
Erweiterung PWC Leineholz Ost + West (alt: Pansen)	06/2010 - 08/2012	4,3	0,1	
Gesamtsumme		302,6	5,5	

13. In welcher Höhe sind Kosten für Grunderwerb auf der konzessionierten Strecke angefallen, und von wem wurden diese jeweils getragen?

Es sind bislang insgesamt 5,450 Mio. Euro für Grunderwerb aus dem Bundeshaushalt gezahlt worden.

14. Wer hat die Planungen in den einzelnen Projektstadien (Entwurfsplanung, Ausführungsplanung etc.) für dieses ÖPP-Projekt erstellt, und wer hat jeweils welche Planungskosten bei diesem Projekt übernommen (bitte unter Angabe der jeweiligen Kostenhöhe aufführen)?

Bei dem ÖPP-Projekt auf der BAB A 7 zwischen AS Göttingen und AS Bockenem trägt das Land Niedersachsen die anfallenden Planungskosten als Verwaltungsausgaben gemäß Artikel 104a Absatz 5 Satz 1 GG, soweit Planungsleistungen nicht Gegenstand der Leistungen sind, die vom privaten Auftragnehmer im

Rahmen des ÖPP-Projekts zu erbringen sind. Daher ist der Bundesregierung die Höhe der Planungskosten nicht bekannt.

15. Welche externen Beratungsleistungen hat die Bundesregierung im Rahmen dieses ÖPP-Projekts bisher in Anspruch genommen (bitte unter Nennung der entsprechenden Dienstleister angeben), und welche Kosten entstanden dabei insgesamt?
18. Welche Kosten haben die Eignungsprüfung, die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vWU), die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) und die Ausschreibung insgesamt und jeweils verursacht?

Von wem wurden diese Kosten getragen?

Die Fragen 15 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die von der AMNRA-Rechtsanwaltsgesellschaft mbH erbrachten externen Beratungsleistungen umfassen die folgenden Leistungen:

- Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen,
- Begleitung des Vergabeverfahrens,
- Durchführung von organisatorischen Aufgaben.

Dabei sind Kosten für den Bund von insgesamt 1 838 270,35 Euro brutto angefallen (Stand: März 2017). Eine exakte Kostenzuordnung zu den in der Frage genannten Einzelleistungen ist nicht möglich.

16. Welche externen Beratungsleistungen im Zusammenhang dieses Projektes hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen in Anspruch genommen, und welche weiteren Beratungsleistungen wurden bereits ausgeschrieben (bitte auf Angaben der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen zurückgreifen)?

Welche Kosten sind dabei jeweils entstanden?

Vergebene und abgerechnete Beratungsleistungen:

- Rechtliche Beratung 1,6 Mio. Euro,
- Finanzierungsberatung 0,2 Mio. Euro.

Aktuell sind keine weiteren Beratungsleistungen ausgeschrieben.

17. Wann wurde die ÖPP-Eignungsprüfung für den vergebenen Streckenabschnitt abgeschlossen, und welche Empfehlung wurde dabei ausgesprochen (bitte genauen Wortlaut angeben)?

Wer hat diese Eignungsprüfung durchgeführt?

Das ÖPP-Projekt ist Bestandteil der zwischen Bund und Ländern abgestimmten zweiten Staffel von ÖPP-Projekten, die 2008 vom damaligen BM Tiefensee bekanntgegeben wurde. Die VIFG hat im Auftrag des BMVI eine überschlägige Wirtschaftlichkeitseinschätzung durchgeführt, die eine ÖPP-Eignung für das Projekt belegt.

19. Aus welchen Gründen wurde nicht, wie in der Ausschreibung dieses ÖPP-Projektes vorgesehen (siehe <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:123291-2014:TEXT:DE:HTML&src=0>), auch der Abschnitt zwischen der AS Bockenem und dem Autobahndreieck (AD) Salzgitter an den Konzessionsnehmer vergeben?
20. War der gesamte Abschnitt zwischen der AS Göttingen und dem AD Salzgitter Gegenstand der vWU und WU (bitte begründen)?
21. Wurde für die vergebene Konzessionsstrecke zwischen der AS Salzgitter und der AS Bockenem eine eigene vWU und WU erstellt (bitte begründen)?
Wenn ja, wann, und von wem?
Wenn nein, mit welcher Begründung kann eine Strecke als ÖPP vergeben werden, ohne dass vorher eine WU erstellt wurde (bitte mit Bezug auf die Bundeshaushaltsordnung begründen)?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gegenstand der vWU war der ursprüngliche Projektzuschnitt von der AS Göttingen bis zum AD Salzgitter.

Der Abschnitt des PFA 1 war ursprünglich Gegenstand des ÖPP-Projektzuschnittes und somit auch Gegenstand der vWU. Dieser Abschnitt wurde bereits vorab konventionell realisiert. Dabei kam es infolge nicht sachgerechter Bauausführung zu einer Schadstoffbelastung im Baufeld mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). Die Auswirkungen auf Betrieb und Erhaltung waren nicht sicher kalkulierbar. Der Sachverhalt wurde im Verhandlungsverfahren mit den Bietern verhandelt und im Ergebnis wurde der Abschnitt aus dem ÖPP-Projekt herausgenommen.

Gegenstand der aWU war aus vorstehend genannten Gründen der geänderte Projektzuschnitt von der AS Göttingen bis zur AS Bockenem. Diese wurde von der PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Anfang 2017 erstellt und hat die Wirtschaftlichkeit des geänderten Projektzuschnitts bestätigt.

22. Welche Autobahnmeistereien sind nach Kenntnis der Bundesregierung von der Konzessionierung dieser Strecke betroffen?

Die AM Seesen wurde aufgelöst.

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

19 Straßenwärter, 1 Verwaltungsangestellte und 1 Beamter des gehobenen technischen Dienstes. Alle Bediensteten wurden innerhalb der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung umgesetzt.

24. Hat die Bundesregierung im Rahmen dieses ÖPP-Projektes bereits einen Einredeverzicht für eine gegebenenfalls erfolgte Forfaitierung von Zahlungsansprüchen erklärt (bitte begründen)?

Wenn ja, für welche Projektbestandteile (Bau, Betrieb), und bis zu welcher Höhe?

Wenn nein, hat es diesbezüglich bereits Gespräche zwischen der Projektgesellschaft, eines Kreditinstitutes (oder mehrerer) und der Bundesregierung gegeben, und wann wird gegebenenfalls ein Einredeverzicht erfolgen?

Nein. Es gab keine Gespräche zwischen der Bundesregierung und der Projektgesellschaft oder Kreditgebern über einen Einredeverzicht.

25. Sind die nötigen Sanierungsarbeiten auf dem nicht konzessionierten Abschnitt zwischen der AS Bockenem und AS Salzgitter (www.hna.de/lokales/northeim/northeim-ort47320/nach-a7-skandal-bodenproben-sorgen-verkehrsbehinderungen-bockenem-6991822.html) inzwischen abgeschlossen, und welche Maßnahmen mussten bzw. müssen konkret ergriffen werden?

Wenn ja, welche Kosten hat die Sanierung verursacht?

Wenn nein, wann wird die Sanierung voraussichtlich zu welchen Kosten abgeschlossen sein?

Abgeschlossene Maßnahmen:

- Austausch des belasteten Materials im Bereich der Regenrückhaltebecken (RRB) und diverser Wege.
- Abdeckung des belasteten Materials im Mittelstreifen mit Kunststoffdichtungsbahnen.

Noch auszuführenden Sanierungsarbeiten nach Festlegung des Sanierungsumfanges:

- Austausch und Entsorgung des belasteten Materials im Bereich der Bankette links und rechts am Fahrbahnrand.
- Austausch und Entsorgung des belasteten Materials im Bereich der Böschungen, Gräben und Mulden am Außenrand der Richtungsfahrbahnen.
- Austausch und Entsorgung des belasteten Materials im Bereich der kreuzenden Wege.
- Austausch und Entsorgung des belasteten Materials auf Grundstücken privater Dritter.
- Austausch und Entsorgung des belasteten Materials anlässlich der nächsten Grunderneuerung im Bereich der Fahrbahnen.

Die bisher durchgeführten Sanierungsarbeiten befinden sich derzeit in Abrechnung. Die Kosten für die noch auszuführenden Sanierungsarbeiten können derzeit nicht hinreichend sicher bestimmt werden.

26. Welche Baumaßnahmen sind derzeit am AD Salzgitter geplant, und welche Kosten werden dafür veranschlagt?

Die durchgehende Fahrbahn der A 7 erhält einen 6-streifigen Ausbau mit einem Regelquerschnitt RQ 36. Mit dem Ausbau des Autobahndreiecks werden zukünftig alle Fahrbeziehungen gewährleistet. Die Baukosten für den sechsstreifigen Ausbau im Dreiecksbereich belaufen sich auf ca. 3 Mio. Euro. Des Weiteren muss

das Zentralbauwerk im Dreiecksbereich (Überführung A 39) erneuert werden. Die Kosten belaufen sich auf 3,39 Mio. Euro.

27. Welche „alternativen ÖPP-Geschäftsmodelle“ will die Bundesregierung zukünftig entwickeln?

Welche Schwerpunkte sollen dabei insbesondere im Bereich der Finanzierung von Bauprojekten gesetzt werden?

Die Bundesregierung prüft derzeit zwei alternative Geschäftsmodelle: ein erweiterter Funktionsbaupvertrag (FBV+) und ein Erhaltungsmodell (E-Modell). Diese sollen einem auf vergleichsweise kleinvolumige Maßnahmen bzw. auf reine Erhaltung abzielenden Beschaffungsbedarf Rechnung tragen und durch geringere Finanzierungsanforderungen den Zugang mittelständischer Bauunternehmen zu ÖPP erleichtern. Das BMVI beabsichtigt, auf dieser Basis Pilotanwendungen für die in der „neuen Generation“ ÖPP enthaltenen Bundesstraßen- und Erhaltungsprojekte zu entwickeln.

