

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

der Abgeordneten Uwe Schwarz, Gerd Will, Heinrich Aller, Marcus Bosse, Wolfgang Jüttner, Jürgen Krogmann, Olaf Lies, Ronald Schminke, Klaus Schneck, Petra Tiemann und Sabine Tippelt (SPD), eingegangen am 28.09.2011

Privatisierung der Autobahnmeistereien im Zuge von PPP-Modellen an der A 7?

Die A 7 gehört zu den am stärksten genutzten Verkehrsachsen in Deutschland. Derzeit wird die A 7 zwischen Dreieck Salzgitter und Bockenem sowie im Bereich Nörten-Hardenberg bis Göttingen auf sechs Fahrspuren ausgebaut. Offen ist nach wie vor der sich anschließende Ausbau zwischen Bockenem und Seesen. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens sowie eines problematischen Fahrbahnzustandes ist dieser Lückenschluss aber dringend erforderlich. Allerdings sieht sich nach Pressemitteilungen die Bundesregierung nicht in der Lage, diesen planfestgestellten Bereich zu finanzieren, sodass es verstärkte Überlegungen gibt, den Abschnitt der A 7 vom Autobahndreieck Drammetal bis zum Autobahndreieck Salzgitter im Rahmen eines PPP-Modells an einen Konzessionär zu vergeben und für einen Zeitraum von 30 Jahren auch betreiben zu lassen. Dies hätte zur Folge, dass zwei Autobahnmeistereien (Seesen und Göttingen) und Teile des Geschäftsbereiches der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Bad Gandersheim, aufgelöst werden.

Dies vorausgeschickt, fragen wir die Landesregierung:

1. Wie viele Haushaltsmittel wurden seit 2007 in die Betonfeldsanierung auf der Strecke zwischen Bockenem und Seesen investiert?
2. Wie viele Haushaltsmittel sind für die Folgezeit vorgesehen?
3. Deckt sich die Kalkulation mit den tatsächlichen Kosten?
4. Können sämtliche Schäden beseitigt werden?
5. Gibt es Einschränkungen, z. B. in Bezug auf die Geschwindigkeit, aufgrund von Fahrbahnschäden aus den vergangenen Jahren?
6. Zu welcher Tageszeit werden die erforderlichen Fahrbahnarbeiten ausgeführt werden?
7. In welchem Ausmaß gibt es gegenwärtig auf dem gesamten Streckenabschnitt Staus und Verkehrsbehinderungen?
8. Sind die Bereiche für Groß- und Schwertransporte ungehindert zu passieren?
9. Gibt es Berechnungen zu dem wirtschaftlichen Schaden, der durch Staus und das Befahren von Umleitungsstrecken entsteht?
10. Was würde ein sechsstreifiger Ausbau des Abschnitts kosten?
11. Wann ist mit dem Beginn des Ausbaus, unterschieden nach konventioneller Bauweise und PPP-Modell, zu rechnen?
12. Welche Bauzeit wäre erforderlich?
13. Wie konkret sind die Überlegungen einer PPP/ÖPP-Finanzierung in diesem Bereich?
14. Welche Vorteile verspricht die Landesregierung sich aus einer PPP-Finanzierung?
15. Gibt es alternative Varianten für die Zeit zwischen angedachten PPP/ÖPP-Projekten und jetzt, um die Unterhaltungskosten zu senken?

16. Sollte ein PPP-Modell kommen, welche Konsequenzen ergeben sich dann für den Bestand der Autobahnmeistereien in Seesen und Göttingen und den Geschäftsbereich Bad Gandersheim der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr?
17. Wie viele Beschäftigte gibt es dort, und wie viele wären von einer Umstrukturierung betroffen?
18. Sind im Fall einer Privatisierung gegebenenfalls Versetzungen und Sozialpläne für die Beschäftigten geplant?
19. Wer trägt die Kosten für mögliche Umstrukturierungen, Versetzungen und Sozialpläne?

(An die Staatskanzlei übersandt am 04.10.2011 - II/72 - 1131)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/1131/
PPP-Modelle -

Hannover, den 22.11.2011

Grundlage für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen ist das Fernstraßenausbaugesetz des Bundes vom Oktober 2004 mit der Anlage „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“. Mit dem Bedarfsplan ist der verkehrliche Bedarf definiert. Der im Bedarfsplan für Niedersachsen ausgewiesene Neu- und Ausbaubedarf steht im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen der Landesregierung. Die vom Bund vorgesehenen und zu finanzierenden Vorhaben sichern auch künftig Mobilität und schaffen Potenzial für die weitere wirtschaftliche Entwicklung.

Dies gilt auch für die A 7 zwischen dem Autobahndreieck (AD) Salzgitter und dem AD Drammetal. In diesem Bereich ist deren sechsstreifiger Ausbau abschnittsweise abgeschlossen, im Bau bzw. in der fortgeschrittenen Planung. Die fertigen sowie im Bau befindlichen Abschnitte wurden bzw. werden budgetfinanziert.

Noch nicht im Bau ist entgegen der Einschätzung der Fragesteller nicht nur der Abschnitt zwischen der Anschlussstelle (AS) Bockenem und AS Seesen (rund 13 km), sondern auch die Strecke zwischen der AS Seesen und der AS Nörten-Hardenberg (rund 30 km).

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat ab 2005 bundesweit in einer ersten Staffel vier ÖPP Einzelvorhaben als A-Modell Pilotprojekt gestartet - eines davon in Niedersachsen (sechsstreifiger Ausbau der A 1 zwischen dem Bremer Kreuz und dem AD Buchholz). Das Pilotprojekt ist im Bau und wird voraussichtlich im Herbst 2012 fertig.

Darüber hinaus hat das BMVBS im Juni 2008 eine zweite Staffel von acht weiteren potenziellen ÖPP-Projekten angekündigt - eines davon (Ausbau der A 7 zwischen dem AD Salzgitter und AD Drammetal) in Niedersachsen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Seit 2007 wurden in die Betonfeldsanierung zwischen Bockenem und Seesen ca. 6 Mio. Euro investiert.

Zu 2:

In den Jahren 2012 bis 2014 werden in die Betonfeldsanierung zwischen Bockenem und Seesen voraussichtlich ca. 18 Mio. Euro investiert.

Zu 3:

Ja, die veranschlagten Betonfeldsanierungskosten entsprechen im Wesentlichen den tatsächlichen Kosten.

Zu 4:

Verkehrssicherheitsrelevante Fahrbahnschäden wurden/werden zeitnah beseitigt. Die Beseitigung sämtlicher technischer Schadensbilder ist nur im Rahmen einer kompletten Erneuerung des Fahrbahnoberbaus möglich.

Zu 5:

Durch Fahrbahnschäden ausgelöste Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 80 bzw. 100 km/h bestehen in den Abschnitten:

- AS Echte - AS Bockenem: beide Fahrrichtungen
- AS Northeim-West - AS Echte: beide Fahrrichtungen.

Zu 6:

Die Beseitigung der Fahrbahnschäden erfolgt nachts.

Zu 7:

Zeitdauer und Länge der Staus und Verkehrsbehinderungen in dem in Rede stehenden Abschnitt werden nicht statistisch erfasst.

Zu 8:

Ja.

Zu 9:

Nein, siehe auch Antwort zu Frage 7.

Zu 10:

Die Kosten für den sechsstreifigen Ausbau der noch nicht im Bau befindlichen Strecke zwischen der AS Bockenem und AS Nörten-Hardenberg werden auf ca. 262 Mio. Euro geschätzt. Die Kosten für die Teilstrecke zwischen der AS Bockenem und AS Seesen auf ca. 77 Mio. Euro.

Zu 11:

Über die Art und Weise der Finanzierung bzw. des Finanzierungsmodells und den Zeitpunkt der baulichen Umsetzung hat das BMVBS noch nicht entschieden.

Derzeit wird vom Bund für das potenzielle ÖPP-Projekt - Ausbau der A 7 zwischen dem AD Salzgitter und AD Drammetal - eine überschlägige wirtschaftliche Eignungsabschätzung durchgeführt. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor.

Zu 12:

Die Bauzeit eines traditionell budgetfinanzierten Vorhabens ist abhängig von den jährlich dafür zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

Bei einer Umsetzung als ÖPP-Projekt würde der Ausbau zwischen der AS Bockenem und AS Nörten-Hardenberg eine Bauzeit von ca. vier Jahren erfordern.

Zu 13:

Siehe Antwort zu Frage 11.

Zu 14:

Ein ÖPP-Projekt bietet die Chance einer gezielten, kompakten Finanzierung. Daraus resultiert eine vergleichsweise kurze Bauzeit.

Zu 15:

Der Planfeststellungsbeschluss für die Teilstrecke zwischen der AS Bockenem und AS Seesen ist unanfechtbar. Mit deren Bau könnte - sofern der Bund dafür Haushaltsmittel bereitstellt - 2012 begonnen werden.

Zu 16:

Bestandteil bisheriger ÖPP-Projekte für den Ausbau von BAB-Strecken war bisher stets deren Bau, Erhaltung und Unterhaltung. Die Unterhaltung wird durch den Betriebsdienst wahrgenommen.

Sofern der Bund die v. g. Bestandteile bei dem in Rede stehenden potenziellen ÖPP-Projekt analog anwendet, wären je nach Länge der dem privaten Betriebsdienst übertragenen Unterhaltungsstrecke, eine oder beide Autobahnmeistereien betroffen.

Zu 17:

In den Autobahnmeistereien Seesen und Göttingen sind insgesamt 56 Mitarbeiter beschäftigt.

Zu 18:

Siehe Antwort zu Frage 16. In diesem Fall würde ein sozialverträgliches Konzept zu entwickeln sein.

Zu 19:

Es bleibt bei der verfassungsmäßigen Aufteilung der Kosten gemäß § 104 a Abs. 2 und 5 Satz 1 GG, d. h. der Bund und das Land tragen die Ausgaben, die sich aus der Wahrnehmung ihrer Aufgaben ergeben. Dies gilt auch für die Umsetzung eines sozialverträglichen Konzeptes.

Jörg Bode