

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) – Nachfrage zu Bundestagsdrucksache 16/9001 –

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 16/6063, den Antworten der Parlamentarischen Staatssekretärin Karin Roth zu den Fragen des Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter (Plenarprotokoll 16/120) und der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksachen 16/7640 und 16/9001 geht nicht eindeutig und transparent hervor, wie die Wirtschaftlichkeitsvorteile des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) ermittelt wurden. Es besteht daher weiterer Anlass zur Nachfrage.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was waren die Hauptursachen neben der Lebenszyklusbetrachtung dafür, dass sich bei der Vergabe der Ausbaukonzession bei der Bundesautobahn 8 zwischen München und Augsburg die PPP-Variante bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung als um 10,2 Prozent wirtschaftlicher erwies als die öffentliche Ausschreibung?
2. Aus welchen Beträgen setzt sich das Konzessionsvolumen von ca. 700 Mio. Euro zusammen?
3. Welche Kosten für den Betriebsdienst sowie die Erhaltungsarbeiten wären für die Konzessionsstrecke über den Konzessionszeitraum von 30 Jahren zu erwarten gewesen?
4. Welche weiteren Kosten für die öffentliche Hand wären neben den (Aus-)Baukosten, den Betriebskosten und den Erhaltungskosten in welcher Höhe über die 30 Jahre zu erwarten gewesen, falls die Strecke nicht als PPP-Modell betrieben worden wäre?
5. Welche Verkehrsstärken an mautpflichtigen LKW über 12 Tonnen erwartet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Konzessionsstrecke auf der Bundesautobahn 8 in den Jahren 2008, 2010, 2015, 2020, 2025 und 2030 (jeweils im Jahresdurchschnitt in 24 Stunden)?
6. Welche Verkehrsstärken an mautpflichtigen LKW über 12 Tonnen wurden in den Jahren 2008, 2010, 2015, 2020, 2025 und 2030 (jeweils im Jahres-

durchschnitt in 24 Stunden) für die Ermittlung der Auszahlungen in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das A-Modell auf der Bundesautobahn 8 angenommen?

Berlin, den 27. Juni 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion