

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/9877 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Der wirtschaftliche Vorteil der PPP-Variante hat seine Ursache darin, dass die voraussichtlichen Kosten einer konventionellen Umsetzung über denen der PPP-Variante liegen. Von maßgeblicher Bedeutung sind bei der PPP-Variante die im Wettbewerb ermittelte Anschubfinanzierung des Konzessionsnehmers sowie die aus Bundessicht mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit prognostizierte Mautweiterleitung über den Konzessionszeitraum.

Die Faktoren, die in der internen Kalkulation des Bieters die Preisbildung (Anschubfinanzierung) bestimmt haben, sind aus dem Angebot im Einzelnen nicht abzuleiten.

2. Aus welchen Beträgen setzt sich das Konzessionsvolumen von ca. 700 Mio. Euro zusammen?

Der Betrag von ca. 700 Mio. Euro entspricht der Summe der Mauteinnahmen auf der Konzessionsstrecke, die nach Schätzung des Bundes über die Konzessionslaufzeit insgesamt an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten ist. Die Inflation wurde dabei entsprechend den konzessionsvertraglichen Regelungen berücksichtigt (vgl. Antwort auf die Kleine Anfrage „Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau – A-Modell“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 16/6063, Frage 21).

3. Welche Kosten für den Betriebsdienst sowie die Erhaltungsarbeiten wären für die Konzessionsstrecke über den Konzessionszeitraum von 30 Jahren zu erwarten gewesen?

Die für die genannten Leistungen veranschlagten Kosten sind wettbewerbsrelevant. Als Bestandteil der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sind diese Daten dem Parlament aber unter Wahrung der entsprechenden Vorgaben der Vertraulichkeit über den Haushaltsausschuss zugänglich.

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?

Neben den genannten Kosten wären Verwaltungskosten für die Betreuung der Strecke durch die Verwaltung, z. B. für Planung, Bauvorbereitung und Vergabe von Leistungen, Bauüberwachung, Abrechnung, Nachträge und Grunderwerb sowie die dabei notwendigen Sachmittel angefallen. Zur Kostenhöhe wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

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)?

Die Daten bilden die Grundlage für die Einnahmeschätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und sind Bestandteil der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Insofern wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Welche Verkehrsstärken an mautpflichtigen LKW über 12 Tonnen wurden in den Jahren 2008, 2010, 2015, 2020, 2025 und 2030 (jeweils im Jahresdurchschnitt in 24 Stunden) für die Ermittlung der Auszahlungen in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das A-Modell auf der Bundesautobahn 8 angenommen?

Die Ermittlung der Auszahlungen erfolgte auf Basis der jeweils erwarteten Verkehrsstärken.