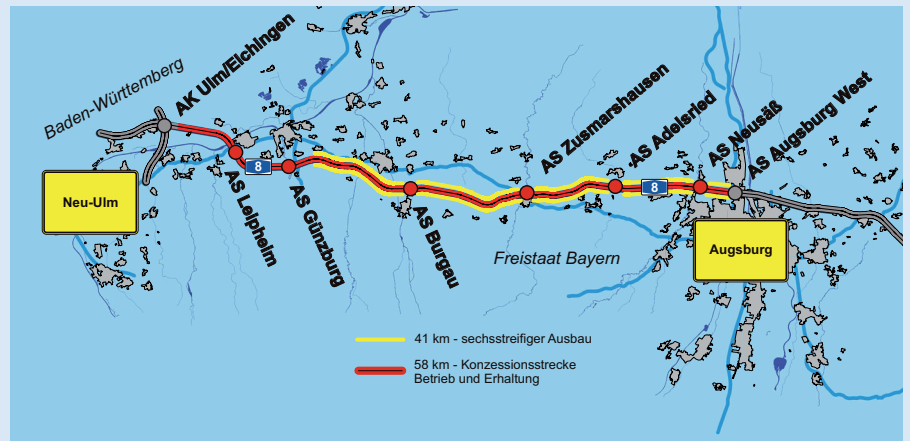




## Bundesautobahn A 8 Betreibermodell Ulm - Augsburg

Lage im Netz	Die BAB A8 verläuft von Karlsruhe über Stuttgart, Ulm, Augsburg, München bis nach Salzburg und ist eine Hauptverkehrsachse von europäischer Bedeutung sowie Teil des transeuropäischen Netzes (TEN).
Verkehr	Ihre vierstreifigen, über 60 Jahre alten Abschnitte sind im Abschnitt zwischen Ulm und Augsburg dem Verkehrsaufkommen mit Spitzenbelastungen von bis zu 90.000 Fahrzeugen am Tag nicht mehr gewachsen. Die baulichen Unzulänglichkeiten der vierstreifigen Strecke wie z.B. der fehlenden Standstreifen, großen Steigungen und unübersichtlichen Kuppen sind Ursachen für häufige Überlastungen und Staus auf der A 8.
Allgemeines	<p>Mitte 2008 gab das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bekannt, dass auch der Ausbau des Abschnittes Ulm-Augsburg der A 8, für den bereits seit Frühjahr 2007 durchgängig vollziehbares Baurecht vorhanden ist, im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft realisiert werden soll. Das gut 400 Mio. Euro teure Ausbauprojekt ist Teil einer 2. Staffel von bundesweit insgesamt acht neuen Betreibermodellen, die in den Jahren 2009 bis 2012 gestartet werden sollen.</p> <p>Die Konzessionsstrecke ist rund 58 km lang. Sie beginnt östlich des Autobahnkreuz Ulm-Elchingen und endet an der Anschlussstelle Augsburg-West am Anfang des Konzessionsabschnittes Augsburg - München. Die Autobahn soll dabei vom Konzessionsnehmer zwischen Günzburg und Augsburg-West auf einer Länge von rund 41 km bis zum 30.09.2015 sechsstreifig ausgebaut und einschließlich des bereits fertig gestellten, rund 17 km langen Abschnittes zwischen dem Autobahnkreuz Ulm-Elchingen und Günzburg, 30 Jahre lang erhalten und betrieben werden.</p> <p>Zu dem bereits fertig gestelltem Teilstück gehört auch ein ca. 3,2 km langer Abschnitt in Baden – Württemberg, dessen Planung und Bauausführung oblag trotz der Lage im Land Baden-Württemberg dem Freistaat Bayern.</p> <p>Der Ausbau von 41 km Autobahn unter Berücksichtigung der üblichen Finanzierungsmöglichkeiten hätte sicherlich dazu geführt, dass die Realisierung nur in Teilabschnitten möglich gewesen wäre. Im Rahmen des Betreibermodells kann der 41 km lange Streckenausbau der A 8 dagegen in einer kurzen Bauzeit von nur vier Jahren erfolgen.</p>

## Übersichtskarte



Im Unterschied zum Abschnitt Augsburg – München soll der Betreiber als Vergütung nicht die in dem Konzessionsabschnitt tatsächlich anfallende Lkw-Maut erhalten, sondern einen Einheitsmautsatz je Lkw, dessen Höhe er im Wettbewerb anzubieten hatte. Zusätzlich erhält der Betreiber eine feste Anschubfinanzierung in Höhe von 75 Mio. Euro (netto).

Mit dieser neuen Struktur soll erreicht werden, dass der Betreiber nur mehr das reine Verkehrsmengenrisiko und nicht mehr, wie beim Betreibermodell Augsburg-München, auch noch zusätzlich das Risiko der Verteilung der LKW auf die verschiedenen Schadstoff- und Achsklassen trägt. Die fixe Anschubfinanzierung wirkt sich unmittelbar auf die Höhe der Finanzierungskosten aus.

## Vergabeverfahren

Für die Vergabe der Baukonzession kam wie bereits beim Betreibermodell Augsburg-München ein eigens für die A-Modelle konzipiertes, strukturiertes Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb zur Anwendung. Startschuss für das Vergabeverfahren war am 29.01.2009.

Informationen zum Vergabeverfahren bei Betreibermodellen sind u.a. auch in der Broschüre zum ÖPP-Betreibermodell Augsburg - München ([„Link zur Broschüre“](#)) dargestellt.

Nach Abschluss des Teilnahmewettbewerbs im Frühjahr 2009 folgte die etwa 5-monatige Angebotsfrist, die mit der Abgabe der ersten Angebote am 01. Dezember 2009 endete. Nach dem Abschluss der Wertung der Angebote wurden mit zwei sogenannten bevorzugten Bieter die Verhandlungen durchgeführt.

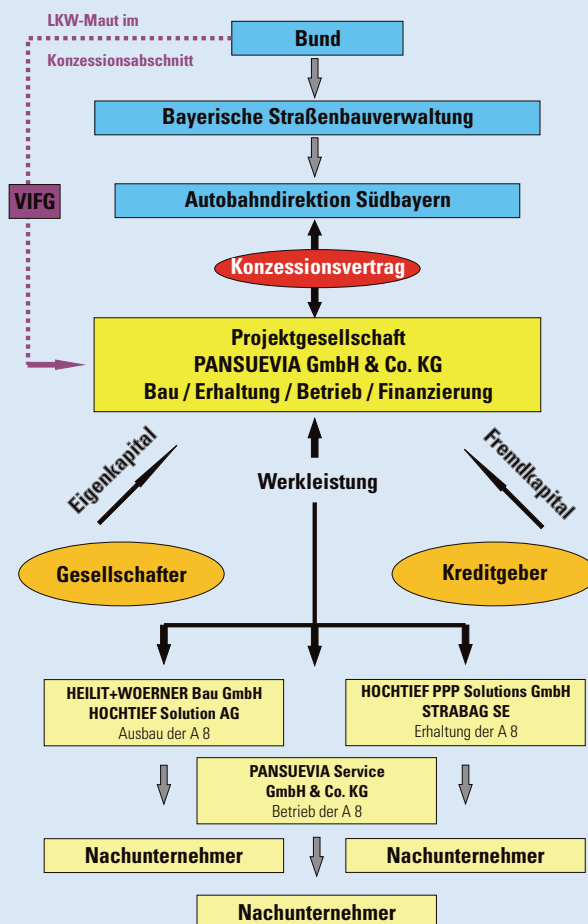
Nach rund 10 Wochen Verhandlungsphase wurden die beiden Bieter im Juli 2010 zur Abgabe eines endgültigen Angebotes, des BAFO („best and final offer“) bis Ende September 2010 aufgefordert. Die Wertung der BAFO`s kam zu einem überaus knappen Ergebnis. Vom unterlegenen Bieter wurde daraufhin ein Nachprüfungsverfahren bei der Vergabekammer Südbayern beantragt. Der Antrag wurde mit Beschluss vom 8. Februar 2011 zurückgewiesen. Die daraufhin dagegen eingelegte sofortige Beschwerde wies das Oberlandesgericht München mit Beschluss vom 7. April 2011 zurück und bestätigte damit die Wertungsentscheidung der Autobahndirektion Südbayern.

Am 11. April konnte schließlich mit der Zuschlagserteilung an das siegreiche Konsortium, bestehend aus zwei Töchtern des deutschen Hochtief-Konzerns und der österreichischen Strabag, das Vergabeverfahren nach rund 27 Monaten abgeschlossen werden.

Nach dem Abschluss aller Finanzierungsverträge zwischen der Projektgesellschaft und ihren Banken am 31.05.2011 (dem sogenannten Financial Close), begann die Konzessionslaufzeit am 01.06.2011. Der Ausbau startet mit dem feierlichen Spatenstich am 03.08.2011.

Der Betrieb der Konzessionsstrecke wird ab dem 01.10.2011 durch den Konzessionsnehmer übernommen.

### Struktur des A-Modells



Herausgeber:

Autobahndirektion Südbayern  
 Seidlstrasse 7-11  
 80335 München  
 Tel.: 089/54 552 0  
 E-mail: [Poststelle@abdsb.bayern.de](mailto:Poststelle@abdsb.bayern.de)  
 Internet: [www.abdsb.bayern.de](http://www.abdsb.bayern.de)  
 Stand: 07.2011

Fotos und Grafiken:

Autobahndirektion Südbayern