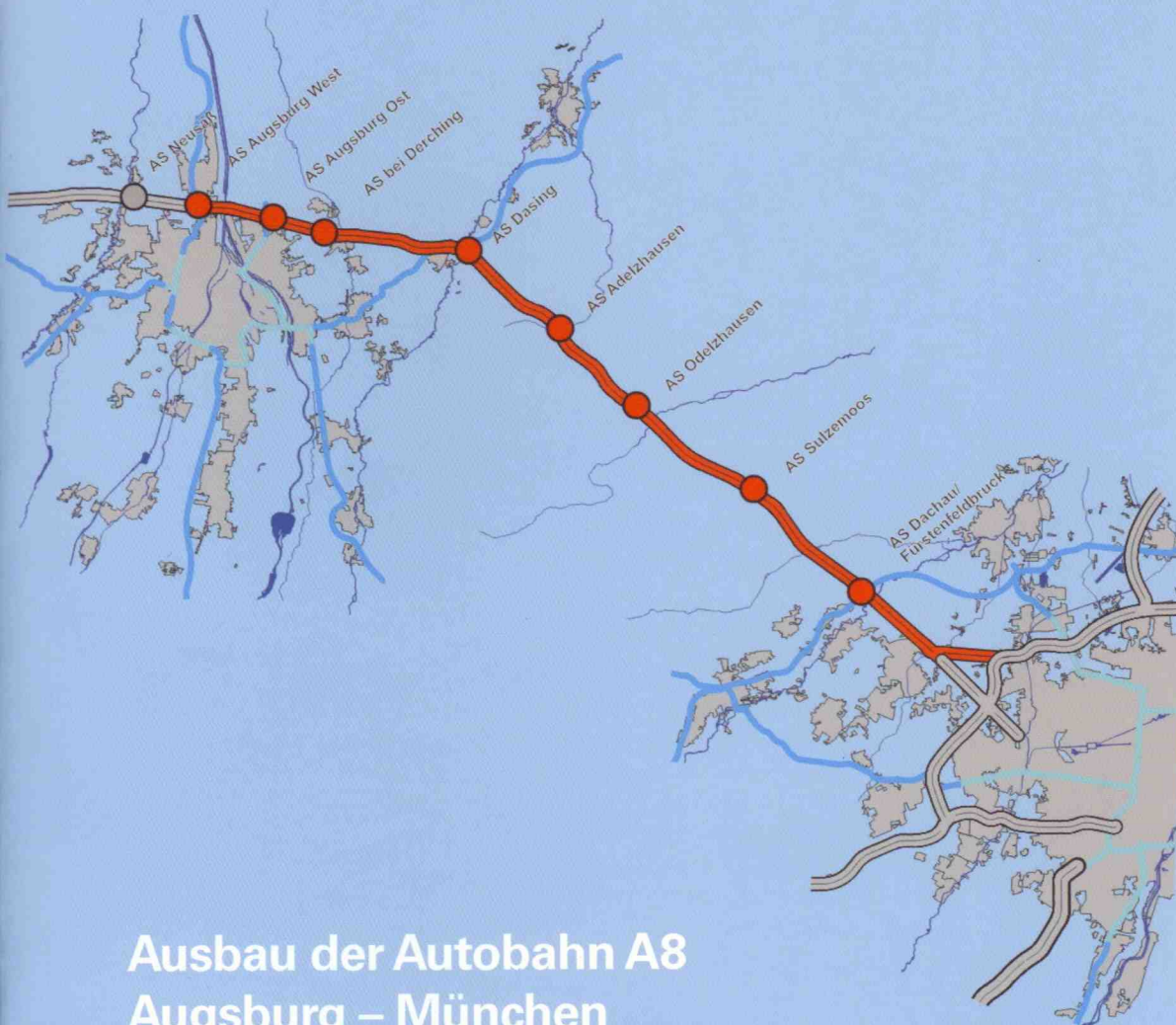




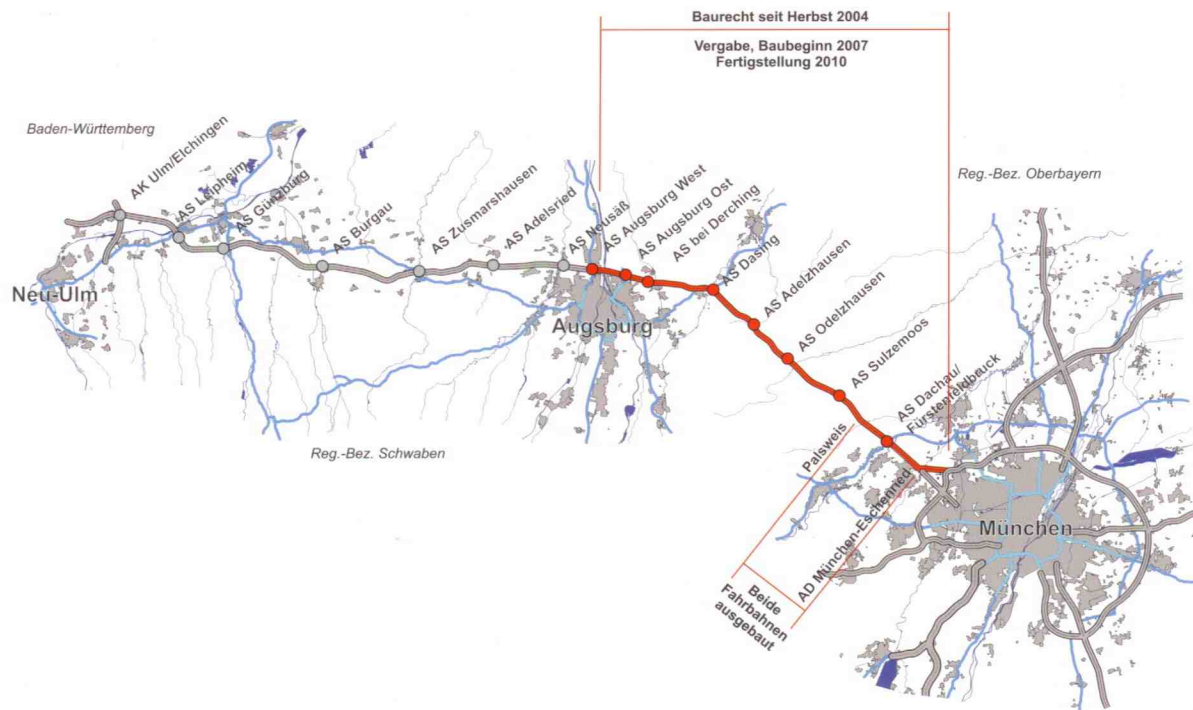
# Pilotprojekt Betreibermodell



Ausbau der Autobahn A8  
Augsburg – München



# Das Pilotprojekt Betreibermodell – als Teil der A8 Ulm – Augsburg – München



## Bauliche und verkehrliche Situation auf der A8 zwischen Ulm und München

Die A8 (West) Ulm – Augsburg – München ist eine Hauptverkehrsachse von europäischer Bedeutung und Teil des transeuropäischen Netzes (TEN).

Ihre vierstreifigen, über 60 Jahre alten Abschnitte sind dem Verkehr nicht mehr gewachsen. Sechsstreifig ausgebaut ist bislang lediglich ein 8 km langer Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck Eschenried und dem Parkplatz bei Palsweis. Darüber hinaus ist die Südfahrbahn westlich Günzburg auf 13 km bereits dreistreifig hergestellt, während die Nordfahrbahn derzeit noch dreistreifig ausgebaut wird.

Die baulichen Unzulänglichkeiten der vierstreifigen Strecke (z.B. fehlende Standstreifen, große Steigungen, unübersichtliche Kuppen mit unzureichenden Sichtweiten) sind Ursache einer relativ hohen Unfallrate mit mehreren Unfall-

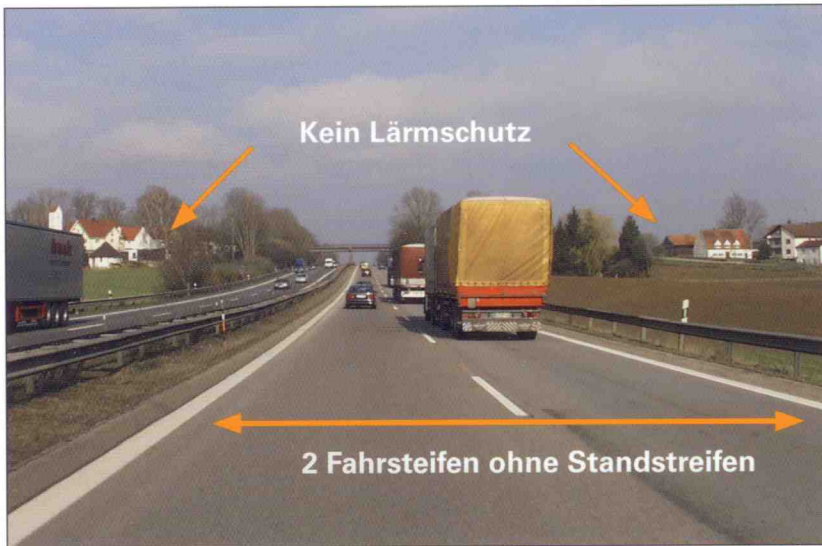
schwerpunkten. Die A8 ist zudem durch das hohe Verkehrsaufkommen von bis zu 100.000 Kfz/Tag in Teilbereichen überlastet und dadurch stauanfällig.

Der sechsstreifige Ausbau der A8 im rund 100 km langen Streckenabschnitt zwischen München und dem Autobahnkreuz Ulm-Elchingen ist auf gesamter Länge dem „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen zugeordnet. Um in kürzester Zeit das notwendige Baurecht zu schaffen, wurden an der Autobahndirektion Südbayern eine spezielle Projektgruppe (Task Force) gebildet und mit erheblichem Einsatz von Haushaltsmitteln des Freistaats Bayern Aufträge an Ingenieurbüros vergeben. Die Planungen wurden mit großem Tempo vorangetrieben, so dass für die Strecke zwischen Augsburg und München bereits seit längerem und für die Strecke zwischen Augsburg und Ulm seit kurzem vollziehbares Baurecht vorliegt.

## Das Betreibermodell A8 Augsburg – München

Die zeitnahe Umsetzung der Planungen erfolgt im Konzessionsabschnitt Augsburg – München im Rahmen eines Pilotprojektes als Betreibermodell (sogenanntes A-Modell). Dabei wird die vierstreifige A8 von einem Konzessionsnehmer bis 2010 zwischen der Anschlussstelle Augsburg-West und dem Autobahndreieck München-Eschenried unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf 37 km Länge sechsstreifig mit Standstreifen ausgebaut und zusammen mit der Eschenrieder Spange und dem ausgebauten Teilbereich der A8 auf insgesamt 52 km Länge während der Konzessionsdauer von 30 Jahren erhalten und betrieben. Auch die Finanzierung während der Gesamtlauzeit ist Bestandteil der Konzession. Die Realisierung als Betreibermodell ermöglicht nicht nur die vorgezogene Umsetzung, sondern auch die frühzeitigere Fertigstellung des gesamten Streckenabschnitts.





## Querschnitt

Die im Abschnitt Augsburg – München vorhandenen zwei Fahrstreifen je Fahrbahn haben jeweils eine Breite von 3,75 m mit angrenzenden Randstreifen von 0,5 m und 1,5 m. Auf der gesamten Abschnittslänge sind fast keine Standstreifen vorhanden, auf kurzen Abschnitten wurden nur Nothaltestreifen nachträglich angebaut. Für den Ausbau der A8 im Konzessionsabschnitt ist nunmehr durchgängig ein Querschnitt mit sechs Fahrstreifen und zwei Standstreifen vorgesehen, der insgesamt 35,50 m breit ist.



Lärmschutzwand bei Palsweis



Bau der Lechbrücke



Regenrückhaltebecken am Parkplatz Fuchsberg

## Lärmschutz

Lärmschutzeinrichtungen sind heute nur in einem Teilbereich vorhanden. Umfassende Lärmschutzmaßnahmen verbessern die Situation der Autobahnanlieger künftig deutlich. Die neuen Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände wurden für den Prognoseverkehr des Jahres 2020 dimensioniert; sie haben eine Gesamtlänge von 20,8 km und eine Höhe von bis zu 7,0 m. Bei den Fahrbahnen wird ein lärm mindernder Belag verwendet.

## Ingenieurbauwerke

Die im Konzessionsabschnitt vorhandenen Bauwerke reichen in ihren Abmessungen für den neuen sechsstreifigen Querschnitt nicht aus.

Sie werden daher abgebrochen und neu errichtet. Insgesamt sind 29 Überführungen und 67 Unterführungen/Durchlässe neu zu bauen. Nahe Augsburg wurde bereits vorab die neue Lechbrücke Gersthofen für den sechsstreifigen Fahrbahnquerschnitt hergestellt. Sie wurde für jede Richtungsfahrbahn als Stabbogenbrücke aus Stahl mit einer Fahrbahnplatte aus Beton konstruiert.

## Landschaftspflege

Schwerpunkte der vielfältigen Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die trassennahen Ausgleichsflächen, Maßnahmen an Gewässerquerungen und großflächige Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der ausgebauten Autobahn in die Landschaft.

## Entwässerung

Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen an der A8 entsprechen nicht in allen Teilen den heutigen wasserwirtschaftlichen Erfordernissen. Deshalb sind umfangreiche Schutzmaßnahmen für die Gewässer und das Grundwasser vorgesehen. Das Niederschlagswasser von der Autobahn wird gesammelt und in Absetz- und Regenrückhaltebecken gereinigt. Es wird dann anschließend entweder gedrosselt in die Gewässer geleitet oder in Bereichen, in denen es der Untergrund ermöglicht, in den Boden versickert. Insgesamt werden 26 Regenrückhaltebecken im Konzessionsabschnitt neu gebaut.

# Betreibermodell A8

## Das A-Modell

Im Bundesfernstraßenbau werden bisher PPP-Modelle in zwei Varianten angewandt, das sogenannte A- und das F-Modell. PPP steht dabei für Public Private Partnership, d.h. die langfristige, vertraglich geregelte Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft. Dabei werden Aufgaben und Risiken dem jeweiligen Projekt angemessen verteilt. A-Modell steht für „Autobahnausbau-Modell“, F-Modell für die Projekte nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz.

Das A-Modell beruht auf folgenden Grundlagen:

- Einführung der flächendeckenden Maut für schwere Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf Bundesautobahnen.
- Einem privaten Betreiber werden im Rahmen einer Konzession der Bau/Ausbau, die Erhaltung und der Betrieb eines Autobahnabschnittes für einen Zeitraum von insgesamt 30 Jahren zur Ausübung übertragen sowie die Finanzierung dieser Leistungen.
- Durch die Übertragung des Baus, der Erhaltung und des Betriebs an den Unternehmer über einen Lebenszyklus von 30 Jahren wer-

den Anreizstrukturen geschaffen, qualitativ hochwertig und dauerhaft zu bauen sowie ein entsprechendes Qualitätsmanagement einzuführen.

- Der Private refinanziert sich aus der auf der Konzessionsstrecke eingenommenen Lkw-Maut von schweren Lkw sowie ggf. durch eine Anschubfinanzierung aus dem Bundeshaushalt. Die Höhe einer etwaigen Anschubfinanzierung unterliegt dem Wettbewerb. Pkw werden nicht bemaute.

- Das Mautaufkommen wird über die „Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft“ (VIFG) an den Konzessionsnehmer ausgezahlt.

- Daneben soll durch die weitgehend funktionale Leistungsbeschreibung, in der die dauerhaft zu erfüllenden technischen Mindestanforderungen definiert werden, das Innovationspotenzial der Wirtschaft besser genutzt werden. Die Bieter haben eine größere Freiheit bei der Wahl der Baustoffe und Bauverfahren als bei herkömmlicher Ausschreibung. Das Potenzial an Kreativität, Fachwissen und Erfahrung soll dabei durch den Wettbewerb der Bieter ausgeschöpft werden. Die spezifische Handhabung dieser Gestaltungsfreiheit kann je nach Bieter unterschiedlich ausfallen.

## Elemente der Konzession bei der A8 Augsburg – München

### Bau

Zu Beginn der Konzessionslaufzeit hat der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn gemäß den vertraglichen Vorgaben zu erfolgen. Dazu zählen vor allem die Regelungen und Auflagen aus der Planfeststellung und der aktuellen Stand der Technik

Der Konzessionsnehmer baut die 37 Kilometer lange Strecke in verkehrswirksamen Teilabschnitten zwischen Mai 2007 und Dezember 2010 aus. Verschiedene vertragliche Regelungen stellen sicher, dass die baulichen Leistungen ordnungsgemäß erbracht werden.

### Finanzierung

Die Finanzierung des Betreibermodells setzt sich aus mehreren Elementen zusammen:

#### - Mauteinnahmen

Der Konzessionsnehmer erhält während des Konzessionszeitraums ein Recht auf Auszahlung der Lkw-Maut, die auf der Konzessionsstrecke anfällt.

#### - Anschubfinanzierung

Über die Mauteinnahmen hinaus, welche dem Konzessionsnehmer



A8 bei Hadersried im Jahr 1960



A8 bei Hadersried im Jahr 2007



# Betreibermodell A8

30 Jahre lang zufließen, konnten die Bieter in ihren Angeboten eine Anschubfinanzierung verlangen, die sie zur Projektfinanzierung benötigen und die der Konzessionsgeber dem Konzessionsnehmer in Raten auszahlt.

## - Eigen- und Fremdkapital

Im Vergabeverfahren hatten die Bieter eine geeignete und solide Finanzierungsstruktur vorzulegen. Sie mussten nachweisen, dass von Seiten der Eigen- und Fremdkapitalgeber nachhaltig und ausreichend Unterstützung und Interesse vorhanden ist. Die Finanzierungsstruktur war insbesondere an folgenden Zielen des Konzessionsgebers auszurichten:

- Der Konzessionsnehmer muss jederzeit in der Lage sein, seine Verpflichtungen zu erfüllen, und zwar ohne weitere Einnahmen als die ihm regulär zustehende Maut und Anschubfinanzierung.
- Aus der entwickelten Finanzierungsstruktur dürfen für den Konzessionsgeber keine Risiken im Hinblick auf die Fertigstellung des Projekts sowie den Betrieb und die Erhaltung entstehen.
- Die Finanzierung muss solide und robust genug sein, um mögliche Schwankungen bei Einnahmen und Kosten aufzufangen.

Die Prüfung der Finanzierungsstruktur im Vergabeverfahren soll sicherstellen, dass diese Ziele dauerhaft gewährleistet sind.

## Betrieb

Die Betriebsdienste auf der Bundesautobahn A8, z.B. Winterdienst, Grünpflege, Sofortmaßnahmen, gehen auf den Konzessionsnehmer zur Ausübung über. Dazu wurden im Vertrag Regelungen getroffen sowie die Schnittstellen zum Konzessionsgeber vorgegeben. Die so vertraglich vereinbarten Pflichten und Leistungen des Konzessionsnehmers gewährleisten die Durchführung der Betriebsaufgaben ohne Einbußen der Verkehrssicherheit und entsprechend dem Standard der übrigen Bundesautobahnen.

## Erhaltung

Über die Laufzeit von 30 Jahren ist es Aufgabe des Konzessionsnehmers, Maßnahmen zur Erhaltung und Instandsetzung durchzuführen. Die Anforderungen an die Qualität der Autobahn sind vertraglich definiert und entsprechen dem Standard der übrigen Bundesautobahnen.

## Schnittstellen zur staatlichen Straßenbauverwaltung

Public Private Partnership bedeutet während der Konzessionsdauer

auch Aufgabenteilung zwischen Betreiber und öffentlicher Hand.

Beim Konzessionsgeber verbleiben als Aufgabe der Erwerb der erforderlichen Grundstücke sowie die Herstellung und Pflege naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzflächen, soweit die Ausgleichs- und Ersatzflächen nicht unmittelbar an die Trasse angrenzen. Die trassennahen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erstellt demgegenüber der Konzessionsnehmer.

Die Aufgaben der Verkehrsbehörden sowie die Erteilung von Genehmigungen und Gestattungen bleiben in öffentlicher Hand. Insbesondere bleibt der Konzessionsgeber auch nach Vertragsabschluss weiterhin Straßenbaulastträger und ist im Außenverhältnis verantwortlich für die Verkehrssicherheit (beispielsweise gegenüber den Nutzern). Dabei wird dem Konzessionsnehmer im Innenverhältnis die Ausübung der Verkehrssicherungspflicht übertragen.

Der Konzessionsnehmer hat Sondernutzungen durch Leitungen und Schwertransporte unentgeltlich zu dulden sowie verkehrsrechtliche Anordnungen zu vollziehen.



Mautkontrollbrücke



Kapelle St. Salvator, Adelzhausen

# Vergabeverfahren

## Vergabe der Baukonzession A8

Mit der Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften am 18. März 2005 wurde der Wettbewerb um die Baukonzession eingeleitet. Da der Umfang des Bekanntmachungstextes limitiert ist, war es notwendig, ein so genanntes „Informationsmemorandum“ mit grundsätzlichen Angaben zum Projekt, zur Risikoverteilung, den Vergütungsmechanismen und dem Ablauf des Vergabeverfahrens zu erstellen. Insgesamt wurden rd. 100 Informationsmemoranden angefordert und rd. 200 Fragen dazu beantwortet. Am 31. Mai 2005 wurden fünf Teilnahmeanträge abgegeben. Erwartungsgemäß zeichneten für die Bewerberkonsortien Bau- und Betreiberfirmen sowie Projektentwicklungsgesellschaften.

Das gesamte Konzessionsverfahren, zu dem zunächst die Erstellung der Vergabeunterlagen und die Wertung der Teilnahmeanträge zählt, erfolgten institutionenübergreifend, d.h. gemeinsam zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Konzessionsgeber), der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (Auftragsverwaltung) und der Autobahndirektion Südbayern (Auftragsverwaltung, Vergabestelle). Diese Organisationsform wurde

für die Durchführung des Pilotprojektes entwickelt, um eine möglichst schnelle und reibungslose Projektbearbeitung zu gewährleisten und die zahlreichen Fragestellungen, die sich im Rahmen des bundesweit ersten A-Modell-Pilotprojektes ergaben, zügig „an einem Tisch“ abzuarbeiten. Während des gesamten Verfahrens unterstützten externe Berater die Öffentliche Hand.

Die Wertung der Teilnahmeanträge erfolgte bis September 2005, es wurden vier der fünf Bewerber für den weiteren Wettbewerb ausgewählt. Diese präqualifizierten Bewerber wurden nach Abschluss eines Vergabenachprüfverfahrens im November 2005 zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert.

Im weiteren Verfahrensablauf waren dann – ähnlich wie bereits im Teilnahmewettbewerb – Fragen der Bieter, jetzt insgesamt rd. 1.000 Fragen, zu beantworten. Zum Submissionstermin am 07. Juni 2006 reichten alle vier präqualifizierten Bieter Angebote ein.

Nach einer dreimonatigen Wertungsphase, wurden am 13.09.2006 zwei so genannte „bevorzugte Bieter“ ausgewählt, mit denen Verhandlungen geführt wurden und die dann ein letztes Angebot (BAFO = Best And Final Offer) abgegeben haben.

## Grundsätze für das Verhandlungsverfahren

Im Verhandlungsverfahren galten – wie in anderen Vergabeverfahren – die allgemeinen Grundsätze von Transparenz, Nichtdiskriminierung und Wettbewerb als Leitlinien für sämtliche Verfahrensschritte.

Es liegt im Wesen des Verhandlungsverfahrens, dass die Vergabestelle in besonderem Maße um ein faires Verfahren bemüht sein muss. Die Verhandlungen und Verhandlungsrunden waren so strukturiert, dass für die beiden Bieter, mit denen Verhandlungen geführt wurden, zu jeder Zeit eindeutig erkennbar war, über welchen Teil des Angebots verhandelt wird; dies verbunden mit einer vorausschauenden Planung für die nächste Verhandlungsrunde.

## Drei Verhandlungsrunden

Die Verhandlungen mit den bevorzugten Bietern wurden von einem ebenfalls institutionenübergreifend besetzten Verhandlungsteam geführt. In drei Runden wurde mit beiden bevorzugten Bietern jeweils separat verhandelt. Gegenstand war vor allem der vom jeweiligen Bieter angemeldete Verhandlungsbedarf. Ziel der Verhandlungen war, eine optimale Risikoverteilung bei gleichzeitig



A8 bei Adelzhausen



Neubau der Lechbrücke



# Vergabeverfahren

wirtschaftlicher Finanzierung zu erreichen. Die Verhandlungen wurden am 21. Dezember 2006 abgeschlossen.

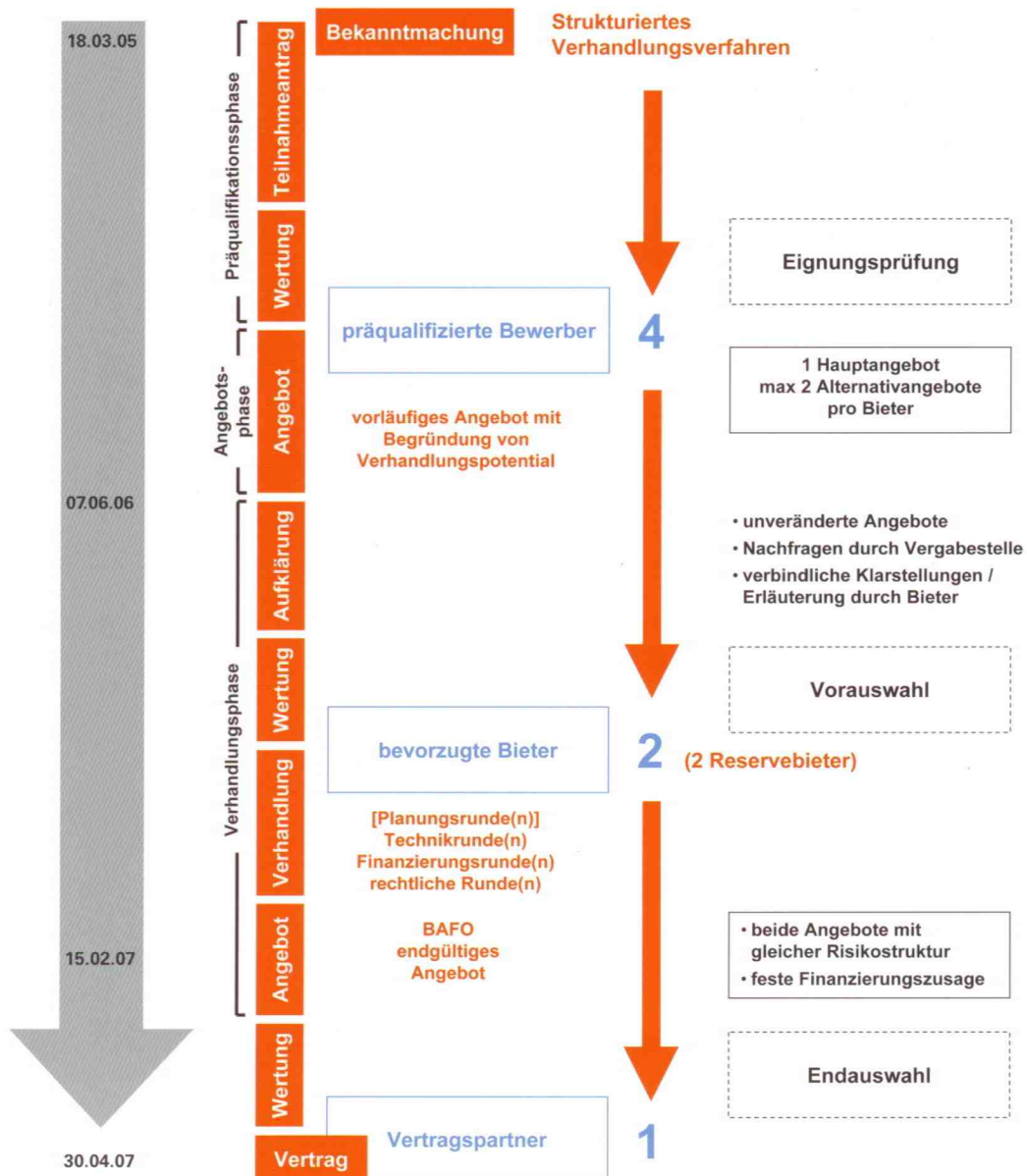
## Vergabeverfahren

Nach abschließender Auswertung der Verhandlungsergebnisse aller drei Runden wurden die beiden Bieter mit Schreiben vom 18. Januar 2007 aufgefordert, ihr BAFO abzugeben.

## Best And Final Offer (BAFO)

Nach Abschluss der Verhandlungen konnten beide Bieter ihr endgültiges Angebot am 15. Februar 2007 abgeben, das BAFO. Nach Wertung beider BAFOs konnte die Vergabeentscheidung beiden Bieter am 15. März 2007 bekanntgegeben werden. Nach Ablauf der 14-tägigen Frist für die Einleitung eines Vergabenachprüfungsverfahrens stand fest, dass

mit dem erfolgreichen Bieter am 30. April 2007 der Konzessionsvertrag geschlossen wird. Die zweijährige Verfahrensdauer ist vor allem darauf zurückzuführen, dass es sich um ein Pilotverfahren mit neuen Leistungselementen handelt (z.B. Projektfinanzierung), das Projektvolumen sehr groß ist und das Vergabeverfahren zweistufig ist. Durch Standardisierungen sind gewisse Beschleunigungseffekte in den Vergabeverfahren zu erwarten.



# Zahlen, Daten und Fakten

## Bauherr und Kostenträger:

Bundesrepublik Deutschland  
vertreten durch den Freistaat Bayern  
dieser vertreten durch die  
Autobahndirektion Südbayern

## Länge der Konzessionsstrecke:

52 km, davon 37 km Ausbaustrecke

## Fahrbahn:

drei Fahrstreifen je Richtung mit Standstreifen  
Fahrbahnbreite: 14,50 m

## Flächenbedarf:

180 ha für den Bau / Ausbau  
44 ha für die Ausgleichs- und Ersatzflächen

## Ingenieurbauwerke:

29 Überführungen  
67 Unterführungen / Durchlässe  
26 Regenrückhalteanlagen

## Lärmschutzanlagen im Konzessionsbereich:

|                          |         |
|--------------------------|---------|
| Lärmschutzwälle:         | 20,3 km |
| Lärmschutzwände:         | 9,2 km  |
| Wall-Wand-Kombinationen: | 8,0 km  |

## Projektverlauf und Projekttermine

Stand der Planfeststellungsverfahren: abgeschlossen

Vollziehbares Baurecht liegt vor

Vergabeverfahren:

Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften: 18.03.2005

Abgabe der Teilnahmeanträge: 31.05.2005

Auswahl der Bewerber: 05.09.2005

Abschluss eines Vergabennachprüfungsverfahrens: 29.11.2005

Aufforderung der Bewerber zur Abgabe eines Angebotes: 25.11.2005

Angebotsabgabe: 07.06.2006

Auswahl der beiden besten Angebote: 13.09.2006

Drei Verhandlungsrunden: Oktober – Dezember 2006

Aufforderung zur Abgabe eines letzten Angebotes (BAFO = Best and Final Offer): 18.01.2007

Abgabe des BAFO: 15.02.2007

Vertragsabschluss: 30.04.2007

Konzessionsbeginn: 01.05.2007

Baubeginn: Juni 2007

Fertigstellung Ausbau: in verkehrswirksamen Abschnitten bis 2010

Ende Konzession: 30.04.2037

## Impressum:

### Herausgeber:

Autobahndirektion Südbayern  
Seidlstrasse 7-11, 80335 München  
Tel.: 089/54552-0, Fax: 089/54552-200  
E-Mail: [poststelle@abdsb.bayern.de](mailto:poststelle@abdsb.bayern.de)  
Internet: [www.abdsb.bayern.de](http://www.abdsb.bayern.de)  
Stand: Mai 2007 / 2. Auflage

### Gestaltung und Druck:

Autobahndirektion Südbayern  
Modul 2,5 Werbeagentur GmbH  
ESTA-DRUCK GMBH

### Fotos und Grafiken:

Autobahndirektion Südbayern