

**Thomas Bauer: Mit dem A-Erfolgsmodell zu neuen Schienenwegen
in das bayerische Chemiedreieck**

München, 6. Dezember 2010
21 / 10

(bbiv) München. „Damit das bayerische Chemiedreieck jetzt so schnell wie möglich eine bessere Schienenanbindung bekommt, schlagen wir einen neuen Weg vor: Staat und Privatwirtschaft machen dies gemeinsam“, sagte Prof. Thomas Bauer, Präsident des Bayerischen Bauindustrieverbandes, heute anlässlich der offiziellen Übergabe der Expertise *Konzept eines ÖPP-Konzessions-modells für die Schienenverbindung von Markt Schwaben nach Mühldorf – Freilassing mit Chemiedreieck* an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer. Diese Studie zeigt erstmals, wie das A-Modell aus dem Autobahnbau auf die Schieneninfrastruktur übertragen werden kann.

Das A-Modell wurde in Deutschland erstmals für den sechsspurigen Ausbau der A8 von München nach Augsburg eingesetzt. Am kommenden Donnerstag, den 9. Dezember 2010, wird dieser Abschnitt für den Verkehr freigegeben. Die Erfolgsfaktoren des allseits gelobten A-Modells sind die schnelle Bauzeit, die nur geringen Beschränkungen des fließenden Verkehrs während des Baus, die erfolgreiche Bemühungen des Konzessionärs, schon in der Bauphase ein höheres Verkehrsaufkommen zu ermöglichen und die für die Öffentlichkeit spürbare, reibungslose Organisation des Bauablaufs. Der Konzessionär konnte die Kosten der Zwischenfinanzierung in der Bauphase nur dadurch verringern, indem er einen möglichst reibungslosen Bauverlauf und eine möglichst schnelle Fertigstellung von Teilabschnitten anstrebte. Denn seine Einnahmen stammen aus der Lkw-Maut für diese Strecke. Dadurch hat er ein hohes Interesse an einem reibungslosen Verkehrsfluss. Jede Staumeldung im Radio hätte seine Einnahmen verringert, denn die Lkw's wären ausgewichen. Für die Bieter war offenbar der Anreiz, das Pilotprojekt zu gewinnen, so groß, dass die erforderliche Anschubfinanzierung sehr gering ausfiel. Dazu Prof. Bauer: „Für mich ist das A-Modell ein Beispiel, wie massiv richtig gesetzte Anreize wirken. Dass die Bauzeit um mehr als die Hälfte verkürzt werden konnte, ist eine tolle Leistung der Bauindustrie!“

Prof. Bauer: „Das hat uns so beeindruckt, dass wir einfach konkret wissen wollten, ob man das auch auf das Schienennetz übertragen kann. Unsere Studie zeigt, es geht.“ Demnach wird für die 120 km lange Strecke Markt Schwaben – Mühldorf – Garching – Freilassing inklusive des 25 km langen Abschnitts Tüßling – Burghausen im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP bzw. PPP Public Private Partnership) eine umfassende Verantwortung für die Streckenbewirtschaftung an einen Konzessionär vergeben. Dieser führt die zur Ertüchtigung und zum Ausbau des Konzessionsnetzes erforderlichen Anfangsinvestitionen durch und hält das Konzessionsnetz über einen Zeitraum von 30 Jahren auf einem vorgegebenen Qualitätsniveau.

Prof Bauer: „Uns ist bewusst, dass eine PPP-Lösung im Schienennetz nicht so einfach zu verwirklichen ist wie bei der Straße. Aber das ist machbar. In anderen Ländern geht es schließlich auch.“ Der Vorschlag der Bayerischen Bauindustrie sollte daher als Pilotprojekt, ggf. über eine sog. gesetzliche Experimentierklausel umgesetzt werden, so Prof. Bauer.

„Wichtig sind die Anreizwirkungen, die unser Modell auslöst. Der Erfindungsreichtum des Marktes ist nämlich enorm, da entsteht oft eine unglaubliche Vielfalt an Lösungen, auf die ein einzelner Planer nicht käme.“ Konkret ist zu erwarten, so Bauer, dass bereits im Wettbewerb um die Konzession die Bieter noch bessere Lösungen vorschlagen. Ebenso wird der Konzessionär seine ganze Kreativität einsetzen, um seine Einnahmen zu steigern. Dazu wird er versuchen, weiteren Verkehr auf sein Schienennetz zu ziehen und dieses immer in bestem Zustand zu halten. „Davon lebt er schließlich“, so Bauer.

„Unser Konzept hat drei Vorteile: Wir bekommen, erstens, die bessere Schienenanbindung des bayerischen Chemiedreiecks um rund drei Jahrzehnte früher, zweitens reduziert sich der Aufwand des Bundes um rund 40 %, drittens wird Bayern damit auch bei PPP-Schiene zum Vorreiter in Deutschland“, so Bauer.

„Der glückliche Zufall, dass unsere Studie zeitgleich mit dem Jubiläum 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland fertig wurde, sollte ein zusätzlicher Ansporn sein, jetzt die Fenster aufzumachen, für neue Kreativität und alternative Lösungsvorschläge des Marktes“, so Prof. Bauer abschließend.