

**Gerhard Hess anlässlich der Verkehrsfreigabe der B15 neu:
Wir bauen zu teuer weil zu langsam.
Mit PPP wäre es deutlich schneller gegangen**

München, 26. Juli 2011
13 / 11

(bbiv) München. „Mit der Verkehrsfreigabe des Teilstücks der B15 neu von Saalhaupt bis Neufahrn ist ein erstes Mosaiksteinchen eines künftig mehr dezentral ausgerichteten bayerischen Fernstraßennetzes fertig“, so kommentierte Gerhard Hess, Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes, heute die feierliche Verkehrsfreigabe des Teilabschnitts Saalhaupt-Schierling der B15 neu.

Ziel muss sein, so Hess, unser bayerisches Fernstraßennetz so auszubauen, dass leistungsfähige Bundesfernstraßen wie die B15 neu als Querverbindungen unserer Autobahnen dienen und so viel Verkehr von der bayerischen Landeshauptstadt München fernhalten. „Nicht zuletzt erschließen wir mit solchen Verkehrsachsen auch die in den ländlichen Räumen Bayerns schlummernden enormen Potentiale“.

„Trotzdem bin ich aber unzufrieden, und zwar zweifach: Wie immer in Deutschland hat es eine Ewigkeit gedauert vom Planen bis zum Baubeginn – vierzig Jahre! Zweitens kritisiere ich die Bauzeit. Fünf Jahre für 21 km Bundesstraße – das ist zu lang. Es ist die dramatische Folge unserer Jahresscheibchen-Finanzierung der öffentlichen Haushalte“, so Hess. Die beteiligten Baufirmen müssen die Kapazitäten vorhalten, sie müssen die Baustelle stilllegen und wieder in Gang bringen. Hess: „Die teuerste Bauweise, die man sich vorstellen kann!“

Hess: „Das geht auch anders und besser. Wir müssen dazu nicht nur nach Ungarn schauen, wo ein 80 km langes Teilstück der M6 in zwei Jahren fertig gebaut wurde. Auch in Bayern haben wir mit dem Ausbau der A 8 von München nach Augsburg gezeigt, wie es besser geht.“ Die A 8 von München nach Augsburg wurde höchst erfolgreich als erstes A-Modell in Deutschland ausgebaut. In dreieinhalb Jahren wurden 37 neue Autobahnkilometer gebaut, dreimal so schnell wie auf herkömmliche Art.

Hess: „Drei Jahre Bauzeit - statt herkömmlich neun Jahre, das verbilligt die Fremdfinanzierung enorm. Weit mehr als jeder Zinsvorteil, den die Öffentliche Hand – noch – hat.“

Für Hess erbringt schnelles Bauen durch PPP einen dreifachen Gewinn: „Die Öffentliche Hand muss weniger Mittel aufbringen, der Konzessionsnehmer gewinnt durch eine langfristig ausgerichtete Investition mit stabilen Erträgen, die Nutzer – wir alle – gewinnen durch eine zügig gebaute und hervorragend betriebene Verkehrsinfrastruktur.“