



**BAUINDUSTRIE
BAYERN**

Ertüchtigung und Ausbau der bayerischen Schienen- infrastruktur

Dipl.-Ing. Josef Geiger
Vizepräsident des Bayerischen Bauindustrieverbandes

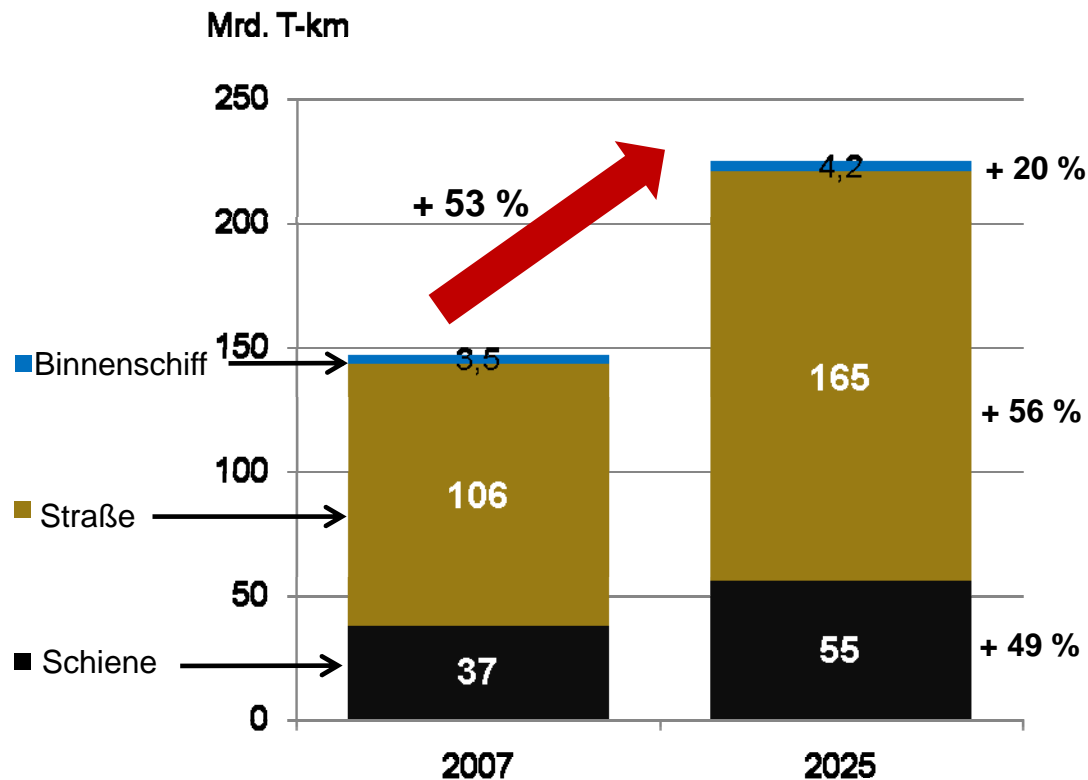
11. Januar 2012, München

Ausgangssituation

- verkehrspolitisch
- volkswirtschaftlich

Prognose: Hohes Wachstum der Verkehrsleistung in Bayern

Der Güterverkehr in Bayern wächst bis 2025 deutlich



Verkehrsprognose 2025: Die Verkehrsleistung im Personenverkehr wird von 2007 – 2025 um **22,5 %**, im Güterverkehr um **53 %** zunehmen.

Der Zuwachs des Güterverkehrs um 78 Mrd. Tonnen-km ist mehr als doppelt so groß wie das Transportvolumen der Bahn.

Das Schienennetz muss daher dringend stärker ausgebaut werden!

Quelle: Bayerisches Wirtschaftsministerium, Verkehrsprognose 2025

www.bauindustrie-bayern.de

Straße ist überlastet – Schiene soll entlasten

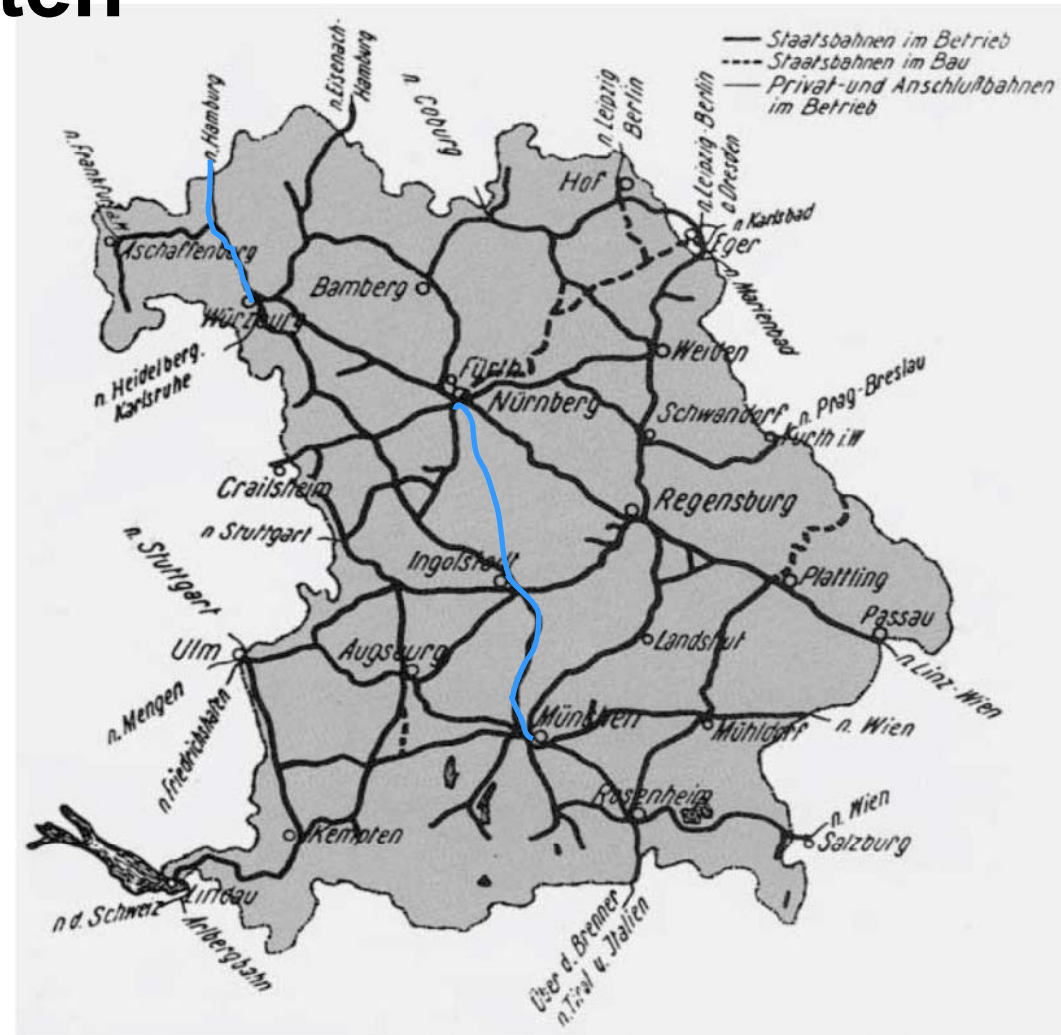
- **Volkswirtschaftliches Wachstum braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur**
- **Unsere Straßen ersticken im Stau – sie sind eine Wachstumsbremse**
- **Damit das Schienennetz mehr Transportleistung übernehmen kann, muss es massiv ausgebaut werden**



Das bayerische Eisenbahnnetz noch wie zu König Ludwigs Zeiten

Seit König Ludwigs Zeiten gibt es im bayerischen Schienennetz **nur zwei ICE-Neubaustrecken:**

- Würzburg-Kassel (1988)
- München-Nürnberg (2005)



Jahrzehntelange Vernachlässigung des bayerischen Schienennetzes

■ Marode Brücken



■ Unzureichende Lichtraumprofile



■ Geringe Tragfähigkeit des Unterbaus

■ Kaputte Weichen



■ Enge Kurvenradien

■ Große Steigungen



Strukturelle Defizite der Bahn

Defizite der Bahnreform

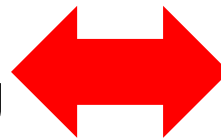
■ **Bahnreform 1994: Gründung Deutsche Bahn AG.** Diese erhält Eigentum an Schieneninfrastruktur.

■ **Bahnreform 1999: Aufspaltung in fünf neue Aktiengesellschaften** (DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, Railion Deutschland AG, DB Netz AG, DB Station & Service AG und später DB Energie GmbH) unter dem Dach der DB AG als Management-Holding.

Eigentum an Schieneninfrastruktur geht auf Eisenbahninfrastrukturunternehmen über (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH).

■ **Konflikt:**

Privatwirtschaftlichkeit der Schienennetzbereitstellung (Art. 87e Abs. 3 GG)



Allgemeinwohlverpflichtung des Bundes für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes (Art. 87e Abs. 4 GG)

Zukunftslösungen/Forderungen des BBIV

Das Drei-Ebenen-Modell der Bayerischen Bauindustrie

Anzustreben sind als

Standards für ein modernes bayerisches Schienennetz:

Hochgeschwindigkeitsnetz:

Zielgeschwindigkeit 300 km/h



Regionalverbindungen:

Zielgeschwindigkeit 180 km/h



Nahverkehr:

Zielgeschwindigkeit 120 km/h



Direkte Infrastrukturverantwortung des Bundes

- Seit Bahnreformen 1994 und 1999: Planer, Bauherr und Projektverantwortlicher ist Deutsche Bahn AG bzw. seit 1999 DB Netz AG.
- Geldgeber beim Aus- und Neubau ist der Bund.
- Grundprinzip muss sein:
Entscheidungskompetenz und Finanzierungsverpflichtung gehören zusammen.

Vorratsplanung für DB Netz AG ermöglichen Planungskostenbudget bereitstellen

DB Netz AG betreibt **keine Vorratsplanung für das Schienennetz**.
Vorbild Oberste Baubehörde in Bayern: schafft regelmäßig für
Straßen vollziehbares Baurecht im Umfang von ca. 750 Mio. Euro.

Forderung: Endlich Koalitionsvertrag umsetzen
Schaffung eines Planungskostenbudgets und Regelung für
Kostenerstattung für nicht realisierte Projekte

Das bayerische Chemiedreieck –
hochinnovativ und leistungsstark.

Doch die Schienenverbindung München –
Mühldorf – Freilassing mit Chemiedreieck ist
weitgehend nur eingleisig. Obwohl der
Ausbau der ABS 38 seit Jahrzehnten im
Bundesverkehrswegeplan als vordringlich
eingestuft ist, gibt es noch keine umsetzbare
Planung der DB Netz AG



Auch bei der Schieneninfrastruktur neue Finanzierungswege (ÖPP) wagen

- **Anreizstrukturen des A-Modells auf ein „B-Modell“ im Schienenbau übertragen**
- **Zeit einkaufen durch Reduzierung der Bauzeit** (bei A 8 drei Jahre statt herkömmlich acht Jahre)
- **Reduzierung der Finanzierungskosten durch um zwei Drittel verkürzte Bauzeit**
- **Effizienzgewinne: Qualitätsvorteile durch Lebenszyklusbe-trachtung** (Funktionsgarantie für 30 Jahre, daher höhere Bauqualität. Vermuteter Wirtschaftlichkeitsvorteil 10 bis 20 %.)
- **Durch Experimentierklausel bestehende rechtliche Hürden überwinden**

Mögliches Pilotprojekt: Schienenverbindung München – Mühldorf – Freilassing mit Chemiedreieck (ABS 38)



Finanzierung über „Fondsmodell“

Ausbau der Konzessionsstrecke wie im überprüften Bundesverkehrswegeplan: Investition ca. 1 Mrd. €.

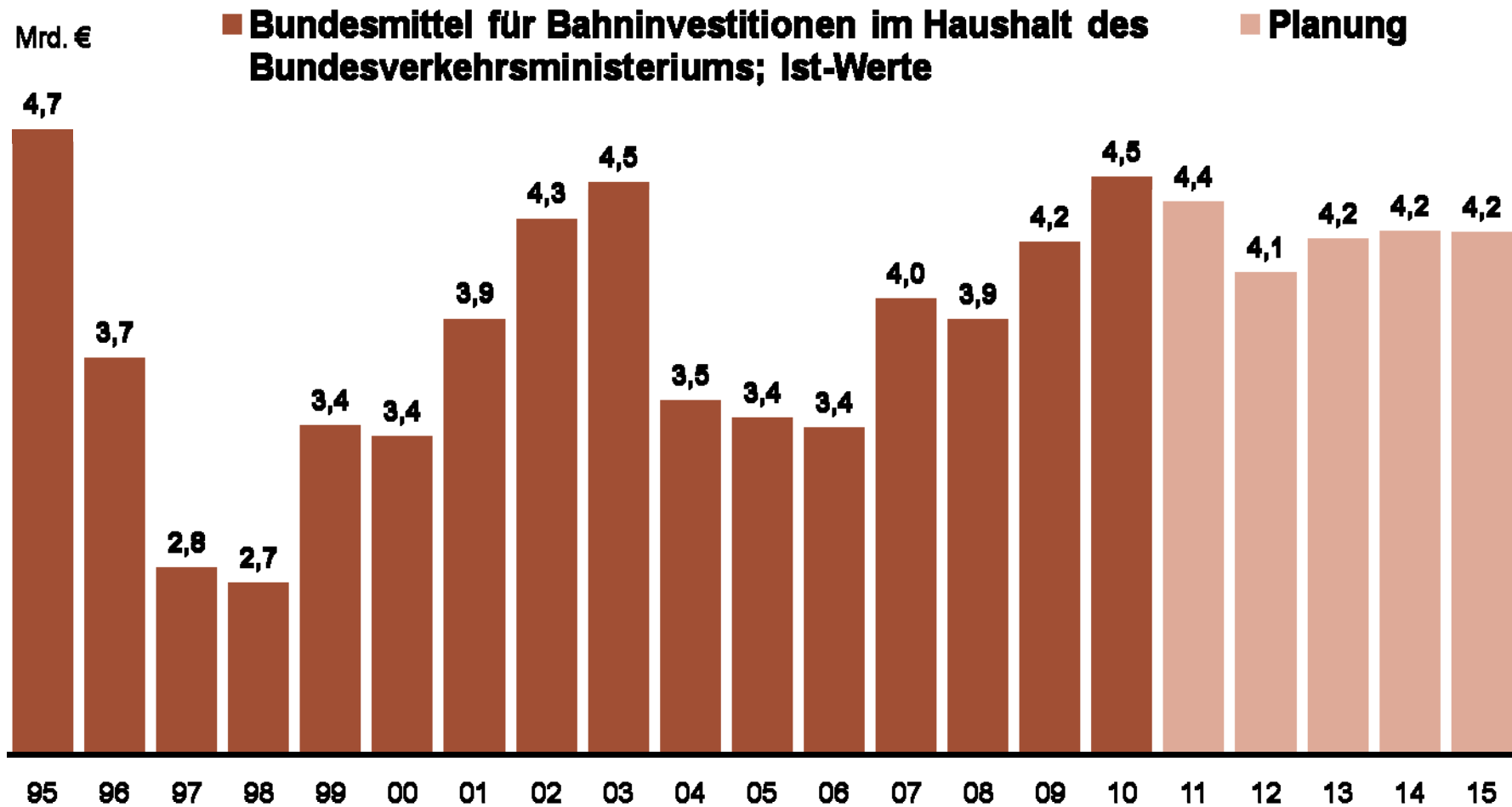
Finanzierung:

- **Zuschuss der öffentlichen Hand** (bspw. beim französischen ÖPP-Projekt Tours-Bordeaux die Hälfte vom französischen Staat)
- **Kreditmittel der Europäischen Investitionsbank** (bspw. wie in Frankreich etwa 10 %) sowie EU-Fördermittel (TEN-Mittel)
- **Finanzbeteiligung der betroffenen Gebietskörperschaften und der Wirtschaft** (wie bei A31 „Friesenspieß“)
- **Abschreibungsmöglichkeit für den Investor (z.B. 2 % AfA)**

ÖPP in Frankreich
als Vorbild



Zusätzlich zu ÖPP: Bundesmittel für das Schienennetz dauerhaft erhöhen!



Unser gemeinsames Ziel:

- Neue Qualität des bayerischen Schienennetzes
- Neue Organisationsstrukturen
- Neue Anreizsysteme
- Neue Formen der Zusammenarbeit und Finanzierung



Schneller, tüchtiger, zuverlässiger