

Ramsauer will private Investoren für Schienen Netz-Ausbau

Berlin - Seit Jahren klagen Verkehrsexperten, dass viel zu wenig Geld in das deutsche Schienennetz fließt. Statt der vier Milliarden Euro, die der Bund jährlich zur Verfügung stellt, müssten es mindestens fünf Milliarden Euro sein, ist man sich einig. Das Problem ist nur: Der Bund hat kein Geld mehr übrig. Und deshalb schlägt Ramsauer einen völlig neuen Weg vor: Erstmals sollen private Kapitalgeber die Möglichkeit erhalten, Teile des Schienennetzes zu finanzieren, auszubauen und auch eine Zeit lang zu betreiben. "Warum soll das, was bei der Straße funktioniert, nicht auch ein guter Weg für die Schiene sein", sagte Ramsauer am Donnerstagabend auf dem Deutschen Eigenkapitaltag in Berlin.

Im Autobahnbereich gibt es solche Modelle bereits, sie werden öffentlich-private Partnerschaften, kurz ÖPP, genannt. Seit 2005 können private Kapitalgeber im Auftrag des Bundes beispielsweise den sechsspurigen Ausbau einer hochbelasteten Strecke planen, finanzieren und bauen. Anschließend betreiben sie den gesamten Abschnitt für meist 30 Jahre, im Gegenzug werden sie an den Einnahmen aus der Lkw-Maut beteiligt. "Überträgt man das Modell auf die Schiene, müsste der private Betreiber künftig an den Trassengebühren der Bahn beteiligt werden", sagte Ramsauer am Rande der Veranstaltung zur SZ.

Bei den kommenden Koalitionsverhandlungen ("sofern ich daran beteiligt bin") will er daher erreichen, dass folgender Satz in den Vertrag mit aufgenommen wird: "Die Koalitionspartner beauftragen den Bundesminister für Verkehr und Bau, die gesetzlichen Bedingungen dafür zu schaffen, dass ÖPP-Modelle in Zukunft auch im Eisenbahn - Infrastrukturbereich möglich sind."

Auf die Idee gebracht hatte ihn ein Fall aus Bayern. Dort fehlt im sogenannten Chiemedreieck seit Jahren ein leistungsfähiges Schienennetz. Die Bauindustrie hatte schon 2010 vorgeschlagen, den Ausbau über ein ÖPP-Modell zu finanzieren. Vorteil wäre, dass er sehr viel schneller zu realisieren wäre, als wenn man wartet, bis öffentliche Mittel bereitstehen.

Der Bundesrechnungshof aber ist skeptisch und bezweifelt, dass sich solche Modelle rechnen. Auch im Verkehrsministerium wäre es vielen Mitarbeitern lieber, wenn allein Bund und Bahn für die Schiene zuständig wären. "Es ist schwierig, die Denke - auch im eigenen Haus - in diese Richtung zu lenken", gab Ramsauer zu. Er habe aber gutachterlich prüfen lassen, ob das Modell möglich sei - und: "Ja, es geht."

DANIELA KUHR

ERGÄNZUNGEN der BI VERKEHRSKONZEPT BURGHAUSEN:

Die Finanzierung einer Neubaumaßnahme ist in der im Bericht genannten Form der Beteiligung an den Trassengebühren nicht ausreichend. Hierzu ist eine laufende Förderzusage des Bundes in Form einer "Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung" erforderlich, wie sie auch für die Bundes-Schienenbauvorhaben durch die DB Netz AG üblich ist. *"Danach finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes im Rahmen der im Bundeshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel."*

http://www.s301094416.online.de/PPP-Modell_BayBauIndVerband.pdf

http://www.eba.bund.de/nn_202252/DE/Fachthemen/LuFV/lufv_node.html?_nn=true

Die Aufnahme in einen Koalitionsvertrag einer beliebigen Kombination von Bundestagsparteien ist nach unserer Einschätzung aber wenig mehr als ein Wahlversprechen. Der Haushalts-Vorbehalt gilt auch hier weiterhin.

BÜRGERINITIATIVE VERKEHRSKONZEPT BURGHAUSEN: