



Freie Fahrt nach Budapest

In Rekordzeit baute Bilfinger Berger Ungarns neueste Verkehrsader – und hält sie jetzt rund um die Uhr in Schuss. Der ungarische Staat zahlt dafür ein monatliches Entgelt.



Die Projektgesellschaft für die M6, zu der neben Bilfinger Berger BOT auch österreichische Partner gehören, ist nicht nur

Logistische Meisterleistung: 58 Kilometer Autobahn in nur zwei Jahren

für den Bau und die Finanzierung der M6, sondern auch für den Betrieb über 20 Jahre verantwortlich. „Dazu gehören beispielsweise das schnelle

Ausbessern von Schäden, saubere Rastplätze – und der Winterdienst“, sagt der Geschäftsführer der Projektgesellschaft Arne Speer.

Das Projekt M6, das sind 58 Kilometer Autobahn, von Budapest der Donau folgend bis zur Stahlmetropole Dunaujvaros. Während des Baus wurden über zwölf Millionen Kubikmeter Erde bewegt. Das entspricht über einer Million LKW-Ladungen, die von

A nach B transportiert wurden. Durch solche logistischen Meisterleistungen rollt nach weniger als zwei Jahren Bauzeit bereits seit Juni 2006 der Verkehr – trotz Schneestürmen im Winter und Überflutungen der Donau im Frühjahr. Endlich müssen sich LKW nicht mehr im Schrittempo über die Schlaglöcher der parallel verlaufenden Bundesstraße N6 quälen. Die wölbte sich bereits unter der Last der schwer beladenen Brummer, die sich Richtung Budapest und zurück





stauten. Der Bau der Autobahn war auch entscheidend für das südkoreanische Hankook-Werk, das vor den Toren von Dunaujvaros seine größte europäische Reifenfabrik errichten wird. „Die neue Verkehrsader initiiert einen wirtschaftlichen Aufschwung der Region“, sagt Speer. Zulieferer des Reifenherstellers dürften sich ebenfalls entlang der Strecke ansiedeln und vom Flughafen Ferihegy im Südosten von Budapest gelangt man jetzt schneller nach Süden – sommers wie winters.

In dieser Dezembernacht, um zwei Uhr früh, bewahrheitet sich István Fricskas Vorahnung. Der Regen verwandelt sich in

Beispielhaftes Konzept für andere Länder

heftigen Schneefall. Im Winter sinkt das Thermometer in der Gegend bisweilen unter minus 15 Grad Celsius. Fricskas' Truppe ist für diese Wetterextreme bestens gerüstet: Zehn Trucks mit Schneepflügen stehen bereit,

im Lager liegen 2.800 Tonnen Natriumchlorid und 25 Tonnen Kalziumchlorid auf Vorrat. Winterdienst bedeutet 24 Stunden wachsam zu sein, ständig die Wettervorhersage zu kontrollieren. Für die acht Mitarbeiter in den Ruheräumen des O&M heißt es jetzt: aufstehen, umziehen, die schweren gelben Streufahrzeuge startklar machen, Warnleuchten an, Tore auf und ausrücken. In 20 Minuten sind alle auf der Strecke. Die Hälfte der Fahrzeuge startet nach Süden, die andere nach Norden.

Diese Rund-um-die-Uhr-Bereitschaft stellt sicher, dass die Autobahn ständig verfügbar ist, denn die M6 funktioniert nach einem so genannten Availability-Modell. Das heißt: Die Konzessionsgesellschaft kassiert keine Maut von den Verkehrsteilnehmern, wie das bei vielen PPP-Projekten üblich ist, sondern ein vertraglich festgelegtes Entgelt vom ungarischen Staat und muss ihrerseits dafür sorgen, dass Behinderungen, etwa durch Unfälle oder Schneestürme, umgehend beseitigt werden, die Straßenlampen funktionstüchtig und die Rastplätze sauber sind. Der Staat trägt das Risiko für das Verkehrsaufkommen. „Dieses Konzept wird auch von anderen

mittel- und osteuropäischen Staaten als beispielhaft angesehen“, sagt Jürgen Schönwasser, Mitglied der Geschäftsführung von Bilfinger Berger BOT. „Wir

Die Risiken sind fair verteilt

haben den gesamten Lebenszyklus im Blick, was zu einer deutlichen Steigerung der Effizienz führt.“

Es ist schon fast Morgen, als es endlich aufhört zu schneien und die Männer ihren Einsatz beenden können. Die Schneepflüge steuern zurück in das O&M Center. Jetzt endet dort auch die Schicht von Tibor Paulovics. Es verspricht ein angenehmer Tag zu werden: Die Wetterstationen melden Sonnenschein statt Schneegestöber.