

Thomas Bauer: 2008 wird ein gutes Baujahr in Bayern

München, 2. April 2008
02 / 08

(bbiv) München. „Am Bau in Bayern geht es nachhaltig aufwärts“ stellte Prof. Bauer, Präsident des Bayerischen Bauindustrieverbandes, in seiner Rede beim Unternehmertag 2008 der Bayerischen Bauindustrie in München fest. Der Auftragszuwachs von 8 Prozent in Bayern im Jahr 2007 ist zudem eine gute Ausgangsbasis für das laufende Jahr. Stolz ist Bauer auch, dass die Baubeschäftigung in Bayern erhöht werden konnte. Allerdings hat die bessere Baukonjunktur aufgrund der explodierten Baukosten, aber nur geringfügig - falls überhaupt - gestiegenen Baupreise, die Gewinnmarge der Bauunternehmen nicht verbessert.

Als wichtiges Zukunftsanliegen der bayerischen Bauindustrie sieht Bauer den Ausbau des Schienennetzes in Bayern an. Ein international konkurrenzfähiger Industriestandort braucht ein leistungsfähiges Schienennetz auf allen Ebenen, so Bauer: Leistungsfähige Hochgeschwindigkeitsstrecken zu den europäischen Metropolen und Wachstumsregionen, begradigte und beschleunigte Verbindungen im interregionalen Schienenverkehr in Bayern und ebenso einen leistungsfähigen Nahverkehr – Stadtbahnen in den Städten und einen attraktiven Schienenverkehr als Ergänzung und Alternative zur Straße im Ländlichen Raum.

Um Bayern und Deutschland herum wachsen die europäischen Hochgeschwindigkeits-Bahnnetze heran. „Bayern“, so Bauer, „droht zu einem weißen Fleck im europäischen Schnellbahnnetz zu werden“. Bauer plädierte in diesem Zusammenhang auch dafür, die Verantwortung für die Bahn-Streckenplanung den Ländern zuzuordnen, ähnlich wie die Auftragsverwaltung im Fernstraßenbau, die in Bayern durch die Oberste Baubehörde und die Autobahndirektionen hervorragend gemacht wird. Bauer: „Es ist für Bayern ein Nachteil, dass in Deutschland die Bahn zentral von Berlin aus geplant wird.“ Die guten Erfahrungen, die Bayern mit seiner Obersten Baubehörde gemacht hat, sollten auch auf den Eisenbahnbau in Bayern übertragen werden.

Besonders bedauerte Bauer, dass der Bayerische Transrapid jetzt doch nicht gebaut wird: „Wir haben es nicht geschafft, ein deutsches Hochtechnologie-Produkt in Deutschland zu bauen.“ Schuld an der Kostenexplosion ist für Bauer eindeutig die Bahn: „Sie konnte bereits im Herbst 2007 abschätzen, dass der angestrebte Kostenrahmen von 1,85 Mrd. Euro nicht ausreichen wird. Das hätte sie klar sagen müssen. Dann hätte man über andere, kostengünstigere Lösungen diskutieren müssen.“ Die beteiligten Baufirmen haben ihre Aufgabe, die Baukosten der von Politik und Bahn gewünschten Variante zu kalkulieren, jedenfalls sachgerecht erfüllt, stellt Bauer fest. „Dass sie Millionen in die Projektkalkulation gesteckt haben, ist ihnen hoch anzurechnen“.

Das Transportproblem, das der Transrapid optimal gelöst hätte, die effiziente Schienenanbindung des Münchner Flughafens an den Hauptbahnhof, besteht fort, beklagt Bauer. „Wir stehen jetzt wieder ganz am Anfang – ohne Planung, ohne Finanzierungskonzept. Jede denkbare Lösung wird für Bayern und für die Stadt München aber teurer werden: Sie müssen sie alleine finanzieren - ohne den Bund“.

Der Hauptverkehrsträger ist und bleibt die Straße, stellte Bauer fest. Aber unsere Straßen können diese Lasten schon heute nicht mehr bewältigen. Mobilität wird zwar bei uns hoch geschätzt, aber wenn es darum geht, ihr die Wege bereitzustellen, dann wird „gespart“.

Bauer: „Das ist kurzsichtig, weil so die Mobilität ihre Wachstums- und Wohlstandsimpulse nicht liefern kann. Gefordert ist hier hauptsächlich der Bund. Bauer: „Wir brauchen endlich leistungsfähige Ost-West-Achsen in die dynamischen Wirtschaftsräume nach Osteuropa. Und wir brauchen endlich weitere leistungsfähige Bundesstraßen als Querverbindung unserer Autobahnen. Hauptzweck ist es, die Landeshauptstadt München vom Fernverkehr zu entlasten, so wie zum Beispiel durch die B 15 neu.“