

**Gerhard Hess:
ICE zum Flughafen München setzt Bündelung von
Streckenverantwortung und Betriebsinteresse in Bayern voraus**

München, 29. Mai 2008
06 / 08

(bbiv) München. „Die Forderung von Flughafenchef Dr. Kerkloh, den Münchner Flughafen per ICE an die großen Kontinental-Schienenmagistralen anzuschließen, ist die logische Folgerung nach dem Ende des Bayerischen Transrapids“ so Gerhard Hess, Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes.

Eine realistische Verwirklichung – auch für die heute lebenden Generationen – setzt aber voraus, dass die Streckenverantwortung und das Betriebsinteresse in einer Hand liegen. „Sonst ereilt Herrn Kerklohs Forderung dasselbe Schicksal wie beim Transrapid, wo diese Identität von Planungsverantwortung und Betriebsinteresse eben nicht gegeben war.“ Hess weiter: „Die Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur muss künftig auch bei den Bundesländern liegen können, sprich für das bayerische Schienennetz in Bayern.“

Konkret, so Hess, gilt es, die Föderalismusreform II zu nutzen, um die Eisenbahninfrastruktur-Verantwortung auch für die Länder zu öffnen. Die zentralisierte Planungskompetenz in Berlin lähmt die Fortschritte – jedenfalls in Bayern. Während in Norddeutschland die Wachstumsdynamik der Containerhäfen in Hamburg, Bremen und Rotterdam Schwung in den Ausbau der West-Ost-Linie von Eisenbahn und Binnenwasserstraßen bringt, sind derzeit im bayerischen Infrastrukturnetz wichtige Entwicklungsimpulse seit Jahren blockiert. Das gilt, so Hess, für die forcierte Fortsetzung der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke München-Nürnberg über Erfurt nach Berlin, für den Ausbau in Richtung Österreich, ebenso für den Donauausbau und aktuell für die Anschluss-Beauftragung der Autobahn München-Augsburg (A 8) bis Ulm.

Statt die im Bundesfernstraßenbau praktizierte sogen. Auftragsverwaltung (Finanzierung durch Bundesmittel, Planung und Bauausführung in Landesverantwortung) in Frage zu stellen, wie es Überlegungen des BDI suggerieren wollen, gehören die in Bayern immer noch vorhandenen Planungskompetenzen – rund um die Oberste Baubehörde – gestärkt und um eine eigenständige Ingenieurkompetenz im Eisenbahnbau angereichert, fordert Hess.

Hess: „Betroffenheit und Verantwortung in einer Hand, das bringt das beste Ergebnis.“ Die großen Bundesländer wie Bayern müssen ein eigenes, den Entwicklungsanliegen des ländlichen Raums sowie der Ballungsräume näher stehendes Initiativ- und Planungsrecht für die Verkehrswegeinfrastruktur bekommen und damit auch die Verantwortung dafür übernehmen.

Ohne diese rechtliche Zuständigkeit gibt es keine Verantwortung und ohne Verantwortung keinen Rechtfertigungszwang für den rückständigen Zustand des bayerischen Eisenbahnstreckennetzes. Das unter partei- und ideologischen Gesichtspunkten geführte Bundesverkehrsministerium hat kein gesteigertes Interesse an einer forcierten Behebung dieser Rückständigkeit. Hinter der respektablen Rhetorik von Herrn Tiefensee steckt die Blockade jeder Entscheidung, die dem CSU-geführten Bayern einen Entwicklungsvorsprung vermitteln könnte, so Hess abschließend. „Bayern muss seine Interessen selbst wahrnehmen und die dazu nötigen Zuständigkeiten im Gesetzeswege einfordern.“