

Roland Filippi: Die riesige Entfernung zwischen Betriebsinteresse und Streckenverantwortung im Schienennetz verringern

München, 22. Juli 2009
11 / 09

(bbiv) München. „Schwabens Schienen – Wege zu moderner Mobilität“ lautete verheißungsvoll der Titel, mit dem der Bayerische Bauindustrieverband letzten Mittwoch namhafte Experten eingeladen hatte, um mit ihnen über Anforderungen an den Verkehrsträger Schiene und aktuelle Projekte für die Region Schwaben zu diskutieren. Es war kein Zufall, dass die Veranstalter Bad Wörishofen als Konferenzstätte auserkoren hatten, denn der Ort hat einen Bahnanschluss und immerhin ein Drittel der Gäste, die diesen bekannten Kneipp- und Kurort besuchen, reisen mit der Bahn an, wie Bürgermeister Klaus Holetschek in seiner Begrüßungsrede hervorhob. Doch von „moderner Infrastruktur“ kann in Bayern keineswegs die Rede sein, wie gleich der erste Referent, Günther Schnellbögl vom Bayerischen Bauindustrieverband, provokant hervorhob: „Das bayerische Schienennetz ist im Wesentlichen noch so, wie es zu Zeiten König Ludwigs I. schon war“. Selbst für die Verbindung von Wirtschaftszentren wie Ulm – Ingolstadt – Regensburg braucht ein Bahnfahrer 4,5 Stunden, ein Autofahrer schafft das 2 Stunden schneller. Eingleisige Streckenabschnitte, Kurven und Steigungen, enge Tunnels und mangelhafte Bahnübergänge machen das Schienennetz störanfällig, begrenzen die Kapazität und zwingen Züge, langsam zu fahren.

Als entscheidenden Grund für diesen unmodernen Zustand des Schienennetzes sieht Dipl.-Ing. Roland Filippi, Vorsitzender des Bezirksverbandes Schwaben der Bayerischen Bauindustrie und Moderator der Veranstaltung, die falsche Regelung der politischen Zuständigkeiten: „Zwischen dem Betriebsinteresse, das eindeutig in den Regionen liegt, und der zentralen Streckenverantwortung, die dem Bund zugeordnet ist, liegt eine viel zu große Entfernung.“ Filippi beklagte, dass anders als im Bundesfernstraßenbau die Länder bei der Schiene kein Initiativrecht und kein Planungsrecht hätten. Dies zu ändern ist für Filippi eine wichtige politische Forderung des Verbandes.

Dr. Frank Ludwig von der DB Netz AG hingegen verwies auf die Erfolge bei der Beseitigung von Langsamfahrstellen und führte weitere Projekte in Schwaben auf, wie etwa die Streckenmodernisierung und Neigetechnik zwischen Geltendorf, Memmingen und Lindau, die Ertüchtigung der Illertalbahn durch Maßnahmen an den Bahnübergängen oder Oberbaumaßnahmen Richtung Pfronten.

Defizite bemängelte auch Udo Schambeck, Geschäftsführer der traditionsreichen Augsburg Localbahn GmbH. Denn der Schienengüterverkehr in Bayern werde nur stiefmütterlich behandelt. Dabei schlummere in der besseren, effektiveren und effizienteren Nutzung der Schiene nach Meinung des Logistikexperten ein erhebliches Potenzial für die Wirtschaft und für den Klimaschutz. Peter Stöferle, Verkehrsreferent der IHK Schwaben, hatte viele Ideen, wie die Bahn etwa über bessere Vertaktung oder kürzere Fahrzeiten konkurrenzfähiger gemacht werden könnte, stellte aber fest: „Bund und

Länder schieben sich die Projekte hin und her, alles hakt an der Frage der Zuständigkeiten“. Dies bekräftigt die zentrale These des BBIV-Bezirksvorstands für Schwaben, Roland Filippi.

Auch Hubert Teichmann, Geschäftsführer der Bahnbetriebsgesellschaft Stauden mbH, beklagte, dass Regionen ungleich behandelt würden: Gebiete, in denen viele Menschen wohnen, Pendler auf moderne Mobilität angewiesen sind und Erholungssuchende ihre Freizeit verbringen, sollten über Investitionen in die Schieneninfrastruktur auch Entwicklungschancen bekommen. Einen weiteren Aspekt brachte Armin Schaupp als Fürsprecher des ländlichen Raums ein. Er konstatierte eine Abkehr von der Daseinsvorsorge und eine primäre Ausrichtung an städtische Ballungsräume und unternehmerischen Gewinn und warnte: „Die Folgen werden wir erst noch zu spüren bekommen!“. Seiner Meinung nach brauchen auch die ländlich strukturierten Räume S-Bahn-(ähnlichen) Verkehr, um ihre Entwicklungschancen nutzen zu können. „Wir führen deswegen intensive Gespräche mit der Bahn und berücksichtigen bei unseren Planungen mögliche Standorte für S-Bahnhöfe“, meinte der Immenstädter Bürgermeister forsch und unterstrich „das ist weitsichtiges, vorausschauendes Handeln!“

Entsprechend groß war daher das Interesse an dem so genannten „Drei-Ebenen-Modell“, das der Bayerische Bauindustrieverband entwickelt hat, um Standards für ein leistungsfähiges Netz in der Fläche zu definieren. Dieses verlangt, dass die größeren Städte und Metropolregionen über ein Netz aus Hochgeschwindigkeitsstrecken miteinander verbunden werden (Zielgeschwindigkeit: 300 km/h) und die Peripherie über Interregionalverbindungen erschlossen wird (Zielgeschwindigkeit 180 km/h). Stadt- und Stadtumlandbahnen sollen darüber hinaus eine gute Tür-zu-Tür-Erreichbarkeit ermöglichen (Zielgeschwindigkeit von 120 km/h).

Während Schwaben also noch hofft, dass die Visionen irgendwann in Erfüllung gehen, ist das Vorbild Schweiz von ganz anderen „Problemen“ geplagt: „Wir leiden bereits unter unserem Erfolg“, bekannte Dr. Max Friedli, Direktor des Schweizerischen Bundesamtes für Verkehr, schmunzelnd. Er berichtete stolz, dass die Schweiz Stadt und Land mit einem dichten Schienennetz und einer intelligenten Vernetzung verbindet, bei der es keine lästigen Wartezeiten beim Umsteigen gibt. Ermöglicht wurde dieser großzügige und kundenfreundliche Ausbau vor allem durch die politische Flankenstellung, so Friedli: „Wir haben ein ausreichend großes und ein verlässliches Finanzvolumen für unsere Investitionen, die damit nicht nur planbar, sondern auch realisierbar sind. Dieses Finanzvolumen wird durch eine konsequente Verlagerungspolitik und die Wertschätzung im eigenen Land gestützt.“

Es gibt also noch viel zu tun am bayerischen Schienennetz – immerhin eines der größten Eigentumsbestände und damit beachtliches Grundvermögen. Und dem Gemeinwohl verpflichtet!



Roland Filippi:
Betriebsinteresse und
Verantwortung für das
Bahnnetz gehören zu-
sammen; auch Bayern
braucht dafür die Zu-
ständigkeit.